SKRZYDŁA I MOTOR



Nr 9 (245) ROK VI
25 LUTEGO – 3 MARCA 1951
CENA 60 gr

DROGOWSKAZ

W WALCE O POKÓJ

Na świecie toczy się wielka i zacięta walka, jakiej nigdy jeszcze nie było w naszej historii — walka o największy skarb ludzkości, o pokój. Pokój — to dla nas nowe osiedla robotnicze, fabryki, samoloty, traktory, przedszkola, kina, lotniska, książki. Wojna, która oznacza dla nas śmierć i zniszczenie, to dla imperialistów nowe milionowe dochody, zgarniane przez fabrykantów sprzętu zbrojeniowego przez koncerny produkujące bombowce, pociski, broń, bomby.

Na szczęście obóz obrońców pokoju na świecie jest dość silny i dość zjednoczony, aby zdławić w zarodku szaleńcze plany podżegaczy wojennych. Wiedzą oni o tym i za wszelką cenę starają się rozbić jedność obrońców pokoju, nie szczędząc przy tym oszczerstw, kłamstw i oczywiście bzdurnych teorii o tym, że wojna jest nieunikniona.

Józef Stalin, ukochany wódz proletariatu całego świata, genialny kierownik państwa radzieckiego i chorąży światowego pokoju — dał w swej rozmowie z korespondentem moskiewskiego dziennika „Prawda" doskonałą odprawę tym wszystkim kłamstwom, obliczonym na sianie zamętu i poderwanie przekonania o możliwości utrzymania pokoju.

Józef Stalin wykazał bezpodstawność oszczerstw imperialistów, którzy twierdzą, że Armia Radziecka nie została poddana po zakończeniu wojny demobilizacji i udowodnił, że właśnie armie państw imperialistycznych są ciągle dozbrajane i utrzymywane w stanie ciągłego pogotowia wojennego. Narody radzieckie zajęte są pokojowym, twórczym wysiłkiem nad budową komunizmu, podczas gdy masy ludowe w państwach kapitalistycznych zmuszone są do ponoszenia coraz większych ciężarów dla dozbrojenia armii, potrzebnego tylko Amerykanom i ich wiernym sługusom.

Józef Stalin dał również ocenę Organizacji Narodów Zjednoczonych, w której — jak tego dowodzą wydarzenia ostatnich miesięcy — Amerykanie rządzą się jak na własnym podwórku i przy pomocy której przeprowadzają wygodne dla siebie uchwały.

Najważniejszym punktem wypowiedzi Józefa Stalina było stwierdzenie, że „pokój będzie zachowany i utrwalony, jeżeli narody wezmą w swe ręce sprawę zachowania pokoju i będą jej broniły aż do końca". Miało ono niezwykle doniosłe znaczenie dla światowego ruchu w obronie pokoju czego dowodem były obrady Światowej Rady Pokoju w Berlinie.

Wypowiedź Józefa Stalina jest prawdziwym drogowskazem dla dalszej walki o pokój — jest jeszcze jednym dowodem pokojowej polityki Związku Radzieckiego i jego niezłomnej woli obrony pokoju.

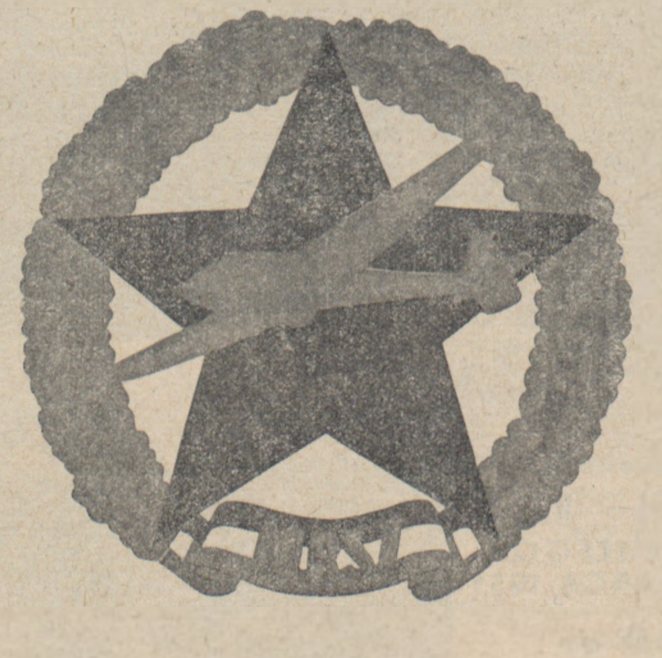
(wig)

Z lotu ptaka

Już wkrótce rozpocznie się letni sezon szkoleniowy. Na lotniskach aeroklubów i ośrodków treningowych pojawią się, jak co roku, troskliwie przez mechaników przygotowane do lotów samoloty i szybowce. Za ich sterami siądzie młodzież dla której w roku bieżącym przewidziane są specjalne ułatwienia w odbywaniu szkolenia lotniczego. Dlatego też przed wszystkimi ogniwami terenowymi naszej organizacji stoją poważne i odpowiedzialne zadania jak najszerszego spopularyzowania lotnictwa i zapoznania z nim szerokich mas młodzieży w fabrykach PGR, w spółdzielniach produkcyjnych, w szkołach i we wszystkich zakładach pracy. Niezbędnym warunkiem, aby w pracy masowej uzyskać pożądane wyniki, jest pomysłowa, sprawna i dobrze zorganizowana praca propagandowa. Na zdjęciu: tablica propagująca lotnictwo, wykonana przez Oddział Miejski Ligi Lotniczej w Gliwicach.



Lotnictwo Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej odnosi zwycięstwa nad imperialistycznymi napastnikami, niszcząc ich sprzęt oraz żywą siłę. W przeciągu stycznia i dwu pierwszych tygodni lutego ludowe lotnictwo koreańskie strąciło w walkach powietrznych pięćdziesiąt osiem samolotów amerykańskich, w tym czternaście najcięższych bombowców. Artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła w tym samym czasie z górą osiemdziesiąt osiem samolotów nieprzyjacielskich, w tym dwadzieścia ciężkich bombowców oraz kilkanaście najszybszych myśliwców o napędzie odrzutowym. Dowództwo wojsk amerykańskich w swych kłamliwych komunikatach nie przyznaje się do poniesionych strat.



Jak już donosiliśmy, w Budapeszcie odbył się kongres węgierskiego lotnictwa sportowego. Na mocy uchwały kongresu rozwiązany został dotychczasowy Węgierski Związek Lotniczy OMRE (Orszagos Magyar Repules Egyesulet), na którego miejsce powstała nowa masowa organizacja lotnicza pod nazwą MRSZ (Magyar Repulo Szovetseg). Zadaniem nowej organizacji jest szkolenie młodzieży robotniczo - chłopskiej oraz masowa propaganda lotnictwa. Na zdjęciu nowa odznaka MRSZ.

GLIWICE LECĄ NA DOBRYM KURSIE

Co robić w kołach Ligi Lotniczej? Jak zorganizować szkolenie? Jak prowadzić masową propagandę lotnictwa? Takie pytania stawiają sobie bardzo często aktywiści naszej organizacji. Nie zawsze jednak potrafią oni znaleźć należytą odpowiedź na te pytania, nie zawsze potrafią sprężyście i umiejętnie pokierować pracą lotniczą w terenie. Jest faktem, że praca masowa w naszych Zarządach Okręgów i Oddziałów w wielu wypadkach traci kontakt z tym, czemu właściwie ma służyć.

Obok podawania licznych materiałów z pracy naszej bratniej organizacji DOSAW, SiM będzie zapoznawał swych czytelników z osiągnięciami dobrze pracujących ogniw terenowych LL oraz krytykował złe formy pracy. Zamieszczony poniżej reportaż z Oddziału Miejskiego LL w Gliwicach jest pierwszym z tego cyklu i dotyczy metod masowej pracy propagandowej. Winni z nim zaznajomić się wszyscy aktywiści i członkowie Ligi Lotniczej.

— Liga Lotnicza? Nie wiem jak się ta ulica nazywa, ale trzeba iść prosto, później na prawo. O, Ligę Lotniczą to u nas znają!

Ostatni wykrzyknik brzmi po prostu dumnie. Mój informator jeszcze raz lustruje spojrzeniem moje zabłocone buty, zupełnie nie pasujące do słonecznej pogody i odchodzi, doganiając grupkę kolegów.

— A więc Ligę u was znają? — powtarzam sobie w myśli. — No tak, no to wygląda. Na pięciu przygodnie zagadniętych przechodniów, czterech objaśniło mnie od razu co to jest ta Liga, gdzie się mieści i co robi, piąty zaś doszedł do tych samych wniosków po chwili namysłu.

Spoglądam na zegarek, biorę „nogi za pas", czyli „chowam podwozie" i lecę po „kursie" podanym przez przygodnego nawigatora. Cóż — miasto, jak miasto — ulice, domy... Ale w tym — stop! Na reporterski „celownik" wchodzi od strony kursu duża, kolorowa tablica, na której wyobrażony jest (zupełnie sympatyczny i co najważniejsze podobny do siebie) pilot. poniżej napis — „Zostań lotnikiem, zgłoszenia przyjmuje L. L. i Z. M. P.".

— Aha! — myślę sobie — pierwsza zdobycz jest. No, nic dziwnego że przechodnie wiedzą tyle o Lidze. Są przecież tablice...

Bo tablice rzeczywiście są dwie. Ale już za chwilę przekonałem się, że to nie tylko one decydują o popularności Ligi w Gliwicach.

Ulica Raciborska jest wąska, nie grzeszy pięknością no i w ogóle nie nadaje się do lądowania, chyba dla śmigłowców, ale to i niewielkich. Jeszcze ostatni skręt po wściekle zawiłych i ciemnych schodach — jesteśmy na miejscu: Oddział Miejski Ligi Lotniczej w Gliwicach.

— Cześć pracy! — powiadam do kierownika Oddziału, ob. Dąbrowskiego. — Jestem z redakcji SiM-u i w imieniu naszych czytelników proszę Was o garść informacji na temat pracy naszych kół LL.

— A na temat pracy Oddziału nie chcecie informacji? — śmieje się mój rozmówca. — Byłoby o czym pomówić.

Słowo po słowie, dowiaduję się coraz ciekawszych rzeczy: że Oddział na własną rękę wypożyczył epidiaskop i z roczników czasopism lotniczych wykonał kilkadziesiąt reprodukcji zdjęć, które służą do ilustrowania przezroczami wykładów popularnych na temat „Lotnictwo ZSRR". Że wykłady te, prowadzone w szkołach, fabrykach, zakładach pracy, cieszą się bardzo dużą frekwencją i ogromną popularnością wśród słuchaczy. O popularności tej świadczą cyfry, wpisane w książce wykładów, a oznaczające ilość słuchaczy? 80, 100, 250, 320...

— No, a jakie są inne formy masowej propagandy lotnictwa skoro osiągacie w niej takie dobre wyniki?

— Przy każdej okazji, np. podczas świąt państwowych, akcji specjalnych członkowie LL biorą w nich czynny udział. Modelarze defilują z ogromnymi modelami, członkowie LL niosą transparenty lotnicze, szturmówki i odznaki lotnicze. W ten sposób osiągamy popularność wśród najszerszego ogółu mieszkańców miasta. Ponadto podczas specjalnych imprez lotniczych (Tydzień LL, Święto Lotnictwa) defilujemy zwartymi grupami, albo na samochodach. Niedawno urządziliśmy „koncert lotniczy", z udziałem artystów opery Śląskiej, na którym każdy wykonywany utwór poświęcony był dobrze pracującemu kołu LL, lub aktywiście.

— No i co?

— No i dobrze. Pomysł okazał się dobry, koncert cieszył się ogromnym powodzeniem i mamy zamiar powtórzyć go jeszcze raz przez rozgłośnię radiową.

— Wasze plany na przyszłość?

— Jeszcze w tym miesiącu zostanie otwarty w naszym mieście Ośrodek Informacyjno-Propagandowy LL, w którym będziemy prowadzili stałe odczyty publiczne na tematy lotnicze. Po za tym już niedługo wyjedzie na wieś nasz (właściwie na pół „nasz", bo druga połowa jest „własnością" Miejskiego Komitetu Obrońców Pokoju") specjalny wóz propagandowy, który będzie nadawał pomiędzy tekstami mówionymi odcinki muzyki radzieckiej i polskiej. Zamierzamy również zwiększyć ilość imprez lotniczych.

Bardzo mi się podoba ten gliwicki zapał, więc pytam jeszcze na koniec:

— Czy korzystacie w swojej pracy z doświadczeń radzieckich?

— Naturalnie! Czytujemy bardzo szczegółowo SiM i „Skrzydlatą". Ot, choćby ten artykuł o Kazańskim Aeroklubie DOSAW. Bardzo nam się przydał! Piszcie tylko więcej o naszych radzieckich towarzyszach!

Koło LL przy Społecznym Przedsiębiorstwie Budowlanym, którego sekretarzem jest kol. Halina Kurek, to bodaj najlepsze koło na terenie miasta. Jego członkowie biorą zawsze udział w akcjach LL, uczęszczają na zebrania i jak wszyscy inni — narzekają na brak szkolenia. „Pocieszam" ich że KWWL — te magiczne litery już wkrótce zlikwidują ich bolączki i zapoznają ich z prawdziwą wiedzą lotniczą.

Tak wygląda praca propagandowo - lotnicza Gliwic. Ma ona oprócz swych dodatnich stron, od których powinny się uczyć inne Okręgi, również i braki, przede wszystkim — brak kolektywnej pracy i skupianie się większości pracy na osobie ob. Dąbrowskiego.

Zbyt małą uwagę przywiązuje także Oddział do modelarstwa, czego dowodem jest fakt istnienia zaledwie trzech modelarni.

Podstawowym źródłem osiągnięć Gliwickiego Oddziału LL jest dobra i harmonijna współpraca z terenowymi organizacjami partyjnymi. Niestety, współpraca z Zarządem Miejskim ZMP nie jest jeszcze ciągle zadawalająca.

Jesteśmy przekonani, że Zarząd Oddziału oceni odpowiednio te uwagi, jak również przeniosą je na swój teren inne ogniwa terenowe naszej organizacji.

WIESŁAW GÓRNICKI

Jedna z tablic propagandowych, znajdująca się na ulicach Gliwic.



LI DON-HIU I KIM GI-OK — BOHATERSCY LOTNICY KOREAŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWEJ

Pilot Armii Ludowej Kim Gi Ok otrzymał zadanie bojowe. Wraz z nim wystartowały trzy samoloty. Dowódca eskadry Czu Na przypomniał im krótką formułę walki powietrznej: wysokość, szybkość, manewr, ogień.

Za 38 równoleżnikiem piloci weszli w gęste chmury. Orientując się tylko według przyrządów wyszli nad cel i poczęli wytracać wysokość. Pułap był bardzo niski, a na małej wysokości latać było niebezpiecznie. Można było zderzyć się z górami, których szczyty okryły chmury. Kim Gi Ok członek partii pracy, i jego towarzysze, nie lękając się trudności, śmiało wzięli kurs na Seul. Wkrótce zobaczyli charakterystyczne zabudowania stacji i tory kolejowe zapchane towarowymi pociągami. Z lotu koszącego piloci ostrzelali rozbiegających się żołnierzy, a odchodząc od celu rzucili kilka bomb. Wkrótce rozległy się wybuchy i płomień buchnął pod niebo. Jedna z bomb trafiła w pociąg załadowany amunicją. Piloci wzięli kurs na swoje lotnisko. Długo jeszcze poprzez warkot silników do ich uszu dobiegał huk wybuchających pocisków. Był to pierwszy nalot lotniczy na wroga.

W tym samym czasie na innym odcinku frontu 21-letni Li Don Hiu onegiś w cywilu cieśla, który został lotnikiem napotkał w powietrzu eskadrę amerykańskich samolotów lecącą w kierunku jego rodzinnego miasta, historycznego Phenianu. 18 samolotów przeciwnika leciało w szyku kluczy — trzy samoloty w każdym kluczu.

Li Don Hiu przypomniał sobie artykuł Aleksandra Pokryszkina najlepszego lotnika na świecie, który rok temu przeczytał w jednej z koreańskich gazet. Co w takich sytuacjach robi Pokryszkin? Atakował pierwszy, strącał wiodący samolot, naruszał szyk przeciwnika i zestrzeliwał po jednemu jego samoloty.

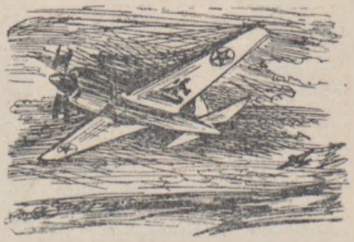
Amerykanie zobaczyli koreański myśliwiec i każdy z nich zapewne triumfująco pomyślał, że może zarobić odznaczenie bojowe. Liczyli naturalnie na to, że koreański samolot rzuci się do ucieczki i będą go ścigać tak, jak ściga zająca sfora psów myśliwskich. Gdzież taki niedoświadczony samotny pilot mógłby walczyć jeden przeciwko 18-tu uzbrojonym szybkościowym maszynom! Ale Koreańczyk runął do ataku na wiodącego — doświadczonego amerykańskiego asa, kawalera wielu orderów i odznaczeń bojowych. Idzie do ataku czołowego bez jednego wystrzału. Zdaje się, że zdecydował się na taran. Odległość między samolotami błyskawicznie zmniejsza się, pozostały zaledwie dziesiątki metrów. Nerwy asa nie wytrzymują: tracąc władzę nad sobą gwałtownie ściąga drążek, wychodzi w górę i dostaje solidną serię z działek i karabinów maszynowych z dołu wprost w brzuch swojej maszyny. Drugi amerykański as również popełnił błąd. Spojrzał w dół na płonący, spadający, samolot dowódcy. Na minutę stracił z oczu przeciwnika i słono za to zapłacił. Li Do Hiu jak sokół spadł na niego z góry i po skrzydłach amerykańskiego samolotu, sycząc jak żywe, popełzły płomienie. Jankes spojrzał na uciekających kolegów i klnąc na czym świat stoi wyleciał z kabiny, szarpnął pierścień spadochronu i jeszcze nim dosięgnął ziemi podniósł ręce do góry.

W pierwszej swojej walce powietrznej Li Don Hiu zestrzelił dwa amerykańskie samoloty. Z walki tej wyciągnął wnioski: lotnicy USA tchórzą tak, jak wszyscy zresztą złodzieje włażący do cudzego domu.

Miasta i wsie Korei bombardują amerykańskie twierdze latające. Li Don Hiu pierwszy zaatakował latającą twierdzę, samolot który posiada wieloosobową załogę, w skład której wchodzi kilku artylerzystów i cekaemistów. Atakował ją na kursie spotkaniowym, ale zmuszony był wykonać unik ze względu na silny ogień. Atak z góry i z dołu również nie dał rezultatów. Pilot zaatakował bombowiec z tyłu. Ale i tam spotkał go ogień kilku dział i cekaemów. Podziurawiony kulami samolot Li Don Hiu odmówił posłuszeństwa. Lekko ranny pilot wylądował na spadochronie na swoim terytorium. Po kilku godzinach znowu był w powietrzu — wiedział, że jak mówi stare przysłowie: „skrzydła rosną w locie".

Latająca twierdza nie dawała mu spokoju. Cztery razy atakował Li Don Hiu olbrzymi amerykański samolot i w końcu dopiął swego. Uszkodzony ciężki bombowiec musiał przymusowo lądować i rozbił się pośród wzgórz. Amerykańscy lotnicy zostali wzięci do niewoli. W ich torbach oficerskich znaleziono złote figurki i jedwabne pończochy zrabowane w Południowej Korei.

W dwa dni później Li Don Hiu, który już zahartował swoją wolę i zdobył doświadczenie bojowe wstąpił do walki z myśliwcami odrzutowymi wroga. Trzy samoloty wyskoczyły zza chmur i runęły na jego maszynę. Napadli kupą, każdy z nich chciał sam strącić koreański samolot. Zrobiło się straszne zamieszanie. Li Don Hiu wyrwał się po wstępującej spirali, zrobił beczkę, nie draśnięty nawet przeszedł przez zaporę pocisków smugowych, zrobił pętlę i znalazł się na ogonie wiodącej maszyny przeciwnika. Z małej odległości długą serią zapalił ją.



Walka trwała nie więcej niż dwie, trzy sekundy. Piechurzy obserwujący walkę z ziemi, uskrzydleni męstwem pilota ruszyli do ataku.

Osiem amerykańskich samolotów zestrzelił Li Don Hiu, dziesięć — Kim Gi Ok. Rząd Ludowy nadał odważnym lotnikom tytuł Bohatera Koreańskiej Republiki Ludowej. Odwaga i wysoki poziom wyszkolenia, oto cechy charakterystyczne bohaterskich patriotów koreańskiego narodu. Doskonale wyszkoleni pod względem teoretycznym całkowicie opanowali nowoczesną technikę bojową.

Amerykańscy piraci powietrzni boją się lotników Armii Ludowej i wstępują do walki tylko wówczas, gdy posiadają wielokrotnie liczebną przewagę.

S. Borzienko

Ramię w ramię z bohaterskimi żołnierzami Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej walczą oddziały ochotników chińskich. Zadają one ciężkie straty imperialistycznym najeźdźcom, wyzwalając spod ich jarzma coraz to nowe połacie ziemi koreańskiej. Na zdjęciu — samoloty myśliwskie Chińskiej Republiki Ludowej przed przeglądem porannym. Lotnicy chińscy czujnie stoją na straży bezpieczeństwa swej ludowej ojczyzny.



Z dziejów lotnictwa polskiego

BALON STEROWY STANISŁAWA TREMBECKIEGO



Portret Stanisława Trembeckiego

Pierwsze loty balonów w Warszawie wywołały duże wrażenie na dworze Stanisława Augusta. Lotami tymi, jak już wspomniałem uprzednio, interesował się żywo król, a szczególnie jego nadworny poeta Stanisław Trembecki.

Jak zapewne pamiętacie z historii literatury polskiej poeta ten pisał piękne bajki. Nie wątpię wcale, że niejeden z Was czytał już niektóre z nich, ale... czy wiecie, że Trembecki interesował się również lotnictwem i pisał wiersze o treści lotniczej? Kto nie wierzy, niech zajrzy do Nr. 2 (luty) „Skrzydlatej Polski" z br., a znajdzie tam jego wiersz pt. „Balon".

Ponieważ jednak Trembecki, jak wielu zresztą ludzi wieku oświecenia, posiadał również żyłkę naukową, więc nie wystarczała mu tylko sama poezja, za pomocą której mógł wyrażać całą poetyczność i egzotykę lotu — był on również zainteresowany lotnictwem od strony praktycznej.

Wiele na ten temat dyskutował z królem i jak mu się wydawało wpadł na pomysł wynalezienia balonu sterowego.

Posłuchajcie, co na ten temat pisał do króla w jednym z listów (Zbiór Nr 231 z teki listów do Stanisława Augusta — wg St. Tomkowicza „Trembecki i wynalazek balonu" — 1879 r.) — cytuję dosłownie:

„...Gdy była wczoraj o balonach konwersacja, zamyśliłem się nad nią i zdaje mi się, że danie dla nich dyrekcyj wynalazłbym. Suplikuję więc o danie rozkazów Dominikanom, aby zrobili balonek mały jak piłkę do grania, na którym by w pokoju WKMości można czynić doświadczenia..."

Jak więc wynika z treści listu Trembecki wpadł na pomysł sterowania balonu. Do listu załączona była kartka, na której poeta wyrysował balon z proponowanym przez siebie „wynalazkiem". Wyobrażał on sobie sterowanie balonem następująco:

Na przodzie balonu wolnego umieścił duży kawał żelaznej blachy. Pilot miał trzymać w koszu drąg z silnym magnesem. Wg zdania Trembeckiego pilot ustawiając magnes z lewej strony blachy, kierowałby balon w lewo, jeżeli z prawej — w prawo. Oczywiście magnes miał być ruchomy w osadzie, a drąg miał poruszać się za pomocą specjalnego mechanizmu.

Poeta ani na chwilę nie wątpił w słuszność swego pomysłu. Napisał też pod rysunkiem następujące słowa (cytuję dosłownie):

„To chybić żadną miarą nie powinno, byle tylko dobrze wzięta była proporcja blachy z balonem i magnesu z żelazem, jako też wzajemna odległość".

Trembecki uchwycił się tej myśli z maniackim uporem.

Gdyby jednak któryś z Was chciał przedstawić teraz podobny projekt swemu nauczycielowi to — dwója z fizyki murowana.

Tak rozumował zapewne i wówczas wtajemniczony w sprawę wynalazku Dominikanin — profesor fizyki. Nie chciał się podjąć wykonania tego projektu, gdyż wartość pomysłu poety oceniał trzeźwo. Oczywiście Trembecki uważał go za swego wroga i tak pisał do króla w jednym z listów (dosłownie):

„...O Dominikanie owym wielkiej nie powziąłem opinii; nigdy on koło balonów nie robił... Ja z tym księdzem więcej razy widzieć się nie chciałbym, ale WKMość racz go kazać do siebie zawołać, niech wyzna czy jest w jego zdolności dokonać tego albo nie..."

Królowi podobała się bez wątpienia myśl, że z jego otoczenia może wyjść pomysł o wielkiej doniosłości, jednak ponieważ sam nie był przekonany o wartości wynalazku, więc polecił rozważyć go dokładnie najpierw na samym dworze. Ulegając w końcu namowom Trembeckiego, Stanisław August postanowił wysłać projekt do akademii w Petersburgu, która miała dać odpowiednią decyzję.

Poeta nie poprzestał na tym. Dzięki bujnej fantazji obiecywał sobie wiele, przewidując nawet przewrót w polityce europejskiej. Myślał nawet o użyciu balonu w toczącej się właśnie wojnie pierwszej Koalicji przeciw Francji. Oto co pisał na ten temat do króla:

„...Moja rychła imaginacja już mi wystawia wychodzącą z Torbay flotę przy której liczne krążące po powietrzu balony rzucają les feux d'artifice* na okręty najezdnicze, niszczą i rozpraszają one, a to wielkie z ważnych konsekwencyj zwycięstwo Anglja winna jest WKMości".

Co pewien czas proponuje poeta dalsze ulepszenia:

„...Bardzo sprawiedliwie nadmienione było, iż między sprzętami powietrznego wędrownika, la boussole powinnaby się umieszczać dla wytknięcia jego położenia. Ale tu jedna ciężka wyniknie trudność, gdyż magnes w znacznej wielkości będący w pobliżu, zawsze będzie igłę ku sobie ciągnąć. Mamy tego przykład takowy i jest na Finlandzkim morzu znajoma skała, w której znajdzie się magnes, tamtędy przechodzące okręty, chociaż naturalnie tę skałę z daleka omijają, wtedy jednak wszystkie ich igły kręcą się i fałszywie pokazują. Kto więc około balonów serjo będzie miał robić, trzeba, żeby tę nieprzyzwoitość przewidział".

Wobec ówczesnej sytuacji politycznej, projekt Trembeckiego skierowano nie do akademii petersburskiej, lecz do berlińskiej.

Szybko też nadeszła, odpowiedź akademii, rozbijająca paroma zdaniami pomysł Trembeckiego. Nie rozwiało to nadziei poety, oburzyło go nawet. Pisze do króla:

„...Odpowiedź akademicka (którą WKMość łaskawie dać mi poznać raczyłeś) nie jest ad rem... Ledwie przeto nie mniemam, że Piron miał rację mówić: „tu spoczywa, ten kto był niczem".

Trembecki opanowany na stare lata manią wynalazczości nie wyleczył się już z niej. Naprzykrzał się swoim wynalazkiem wielu jeszcze innym ludziom.

Choć pomysł Stanisława Trembeckiego nie wniósł nic nowego w rozwój lotnictwa w Polsce, ciekawa jednak jest sylwetka tego człowieka, który szczerze, a zarazem naiwnie głowił się nad sposobami powietrznego żaglowania.

Już w XVIII wieku pojawiły się nad Warszawą pierwsze balony polskiej konstrukcji. Owcześni mieszkańcy stolicy byli zgoła przerażeni tymi nieznanymi „powietrznymi pojazdami". Dopiero w trzy wieki później widok samolotu nad miastem stał się normalnym i zrozumiałym.



DYSKUTUJEMY O „PIERWSZYM STARCIE"

FILM ZACHĘCIŁ MNIE DO SZKOLENIA —

SZYBOWNICTWO to naprawdę wspaniały sport

Było to latem ubiegłego roku, kiedy piloci szybowcowi przebywający na najpiękniejszym polskim szybowisku Żar zobaczyli po raz pierwszy ucharakteryzowane twarze młodych „aktorów".

— Cóż oni tu robią, czy mają zamiar się szkolić? I dlaczego są tak umalowani? — szeptano wśród pilotów.

Sprawa szybko się jednak wyjaśniła. Wieczorem po kolacji piloci dowiedzieli się, że ci młodzi „umalowani" ludzie będą „kręcić" na Żarze nowy film produkcji polskiej, — „Pierwszy Start".

My, tzn. filmowcy poznaliśmy wtedy naszego mistrza szybowcowego Tadeusza Górę, pilotów: Przyjemskiego, Wiśniewskiego, Zientka, Adama Dziurzyńskiego, którzy opiekowali się nami przez cały czas oraz wielu innych pilotów.

*

Żar, szybowce, wyciąg — zrobiły na nas niezatarte wrażenie. W pierwszych dniach naszego pobytu nie mogliśmy się napatrzyć tym nieznanym nam dotychczas „zjawom".

Zaczęło się jednak żmudne „kręcenie". Pogoda na Żarze nie zawsze dopisywała. W wolnych „bezsłonecznych" chwilach podziwialiśmy z zapartym tchem naszych pilotów, którzy na szybowcach „kręcili" w „kominach", unosząc się coraz wyżej.

Nie wiem dlaczego, zwróciłem wtedy uwagę na małego, zwrotnego „Komara". Jego lot podobał mi się chyba najlepiej. Prowadził go zapewne jakiś wspaniały pilot. Spojrzałem przez lornetkę i zapamiętałem jego znaki.

Był to „Komar" SP-743.

*

Kiedy wieczorem wracaliśmy z trudnych zajęć, „Komara" zobaczyłem już na lądowisku. Czekał na wyciąg. Pod skrzydłem leżał pilot. Podszedłem i nieśmiało zacząłem rozmowę. Byłem pełen podziwu dla tego pilota. Przedstawiliśmy się sobie. Poznałem Andrzeja Brzuskę.

Przez cały nasz pobyt na Żarze zawsze towarzyszyłem Andrzejowi, poznałem jego zapał i żyłem jego lotami.. Martwiłem się, kiedy Brzuska leciał na przelot i kiedy nie mogłem go zobaczyć.

*

Przyjaźń między ekipą filmową, a pilotami — zacieśniała się coraz bardziej. Oni latali dla nas. Ich lot utrwalała kamera filmowa. Pouczali nas zwykle przed zdjęciami, jak się mamy przy szybowcach podczas zdjęć zachować, aby wykonywane czynności były typowe dla pilotów.

My organizowaliśmy wieczorki taneczne i wzięliśmy udział w akademii, którą zorganizował Oddział Ligi Lotniczej w pobliskim miasteczku Żywiec.

*

Wieczorem, po komunikacie radiowym dla szybownictwa, rozszyfrowywaliśmy zwykle jego treść. Uczyła nas tego Basia, nie pamiętam jak ona się nazywała, zdaje się, że Fydrych, (była z Pomorskiego Aeroklubu). Wokół stolika, gdzie „urzędował" Tadeusz Góra, zbierała się zwykle grupka ciekawskich. Nasz mistrz opowiadał, jak to było dziś w górze, jak pilot czuje się na wysokości 6 000 m podczas burzy.

Wieczorne rozmówki kończył zwykle Góra odpowiedziami na nasze liczne zapytania.

Powstawały dalsze i już końcowe sceny do „Pierwszego Startu". Przyszła chwila rozstania się z szybowcami i pilotami.

Przykro było rozstać się z tymi, których można było podziwiać godzinami. Rozstawaliśmy się z Żarem z nową jednak myślą i postanowieniem.

„Na drugi rok wyjeżdżamy na szkolenie!" — zabłysła nam myśl. Myśl ta powstanie zapewne w wielu umysłach młodych ludzi, którzy zobaczą nasz film, film o młodzieży i dla młodzieży.

Dziś, kiedy spotykam się z kolegami, którzy byli na Żarze, o pracy o naszym szybowisku wyrażają się zwykle w ten sposób:

„Na Żarze było morowo, a szybownictwo to na prawdę wspaniały sport!"

Bohdan Tuszyński

•

„PIERWSZY START" POMÓGŁ MI W PRACY NAD SOBĄ

„Film podobał mi się — pisze **Adam Rook z Jeleniej Góry.** Postacie Tomka, Ryśka, inżyniera Góracza i tych wszystkich młodych junaków, to ludzie, którzy żyją wśród nas. Ich charaktery, praca i nauka są nam bardzo bliskie.

Zmiana zachodząca w Tomku, kiedy to z wiejskiego łobuziaka staje się porządnym chłopcem jest mi bardzo znajoma. Taką próbę ludzkiej duszy przechodziłem sam. Podobnie jak Tomek uciekałem od nauki, urwisowałem, byłem „złym chłopcem". Teraz tak samo jak i on zrozumiałem swoje błędy i dzisiaj staram się je naprawić".

Te szczere wypowiedzi naszych czytelników świadczą najlepiej, jak duże wrażenie wywarł na nich „Pierwszy start". Mamy nadzieję, że wszyscy już zdążyli obejrzeć ten ciekawy film i mogą coś o nim powiedzieć. Dyskusja na łamach SiM-u trwa. Prosimy o zabieranie głosu i nadsyłanie swoich wypowiedzi.

CZY WIECIE...

...że rosyjski porucznik lotnictwa Popławko jest wynalazcą szybkostrzelnego lotniczego karabinu maszynowego? Już w roku 1913 jako pierwszy na świecie zmontował on skonstruowaną przez siebie broń na pokładzie samolotu myśliwskiego.

...że wynalazca samolotu Aleksander Możajski przewidywał szerokie zastosowanie lotniczych przyrządów pokładowych i zamierzał w nie zaopatrzyć następną wersję swego samolotu?

...jakie są rekordowe wyniki pilotów radzieckich w kategorii samolotów lekkich? Oto kilka z nich: O. Mielnikowa na wodnosamolocie Jakowlewa — szybkość 197,271 km/godz, wysokość 4 086 m, Suchomlin na amfibii GAGI 44-D z obciążeniem 1 000 kg — szybkość na trasie 1 000 km, 277 466 km/godz. Pierwszy z tych rekordów ustalony był w roku 1938, drugi w 1940. Obydwa nie są do dziś w tej kategorii poprawione.

...kto to był Andrzej Ufimcew? Był to jeden z entuzjastów sportu lotniczego w Rosji w latach 1890 — 1912. Skonstruował on m. in. jako pierwszy na świecie dwurotacyjny silnik lotniczy.

...że pierwszym silnikiem lotniczym radzieckiej konstrukcji był silnik Mikulina i Stieklina AMBES - 2 o mocy 400 KM, zbudowany w roku 1919.

...że rosyjski uczony Sokornin przedłożył władzom już w roku 1866 projekt budowy cięższego od powietrza statku powietrznego, napędzanego prototypem silnika odrzutowego? Projekt nie został jednak rozpatrzony.



MODELARZU!

SZYBOWNIKU!

PILOCIE!

Czy napisałeś już do nas, co sądzisz o „PIERWSZYM STARCIE?"

Czekamy na Twój list!



Piloci Mieleckiego Aeroklubu Ligi Lotniczej zameldowali o wykonaniu zobowiązań podjętych na zebraniu klubu w dniu 26 listopada 1950 r. W ramach tych zobowiązań uruchomiono dwie nowe modelarnie lotnicze, przeprowadzono krótki kurs doszkolenia teoretycznego dla miejscowych pilotów oraz zorganizowano trzy propagandowe wieczorki artystyczne.

Aeroklub z Mielca donosi także o utworzeniu na jego terenie dwóch nowych Eskadr Sześciolatki.

Zespół eskadry „A" w składzie: **Bolesław Gudz, Tadeusz Gołębiowski, Stanisław Drzewiecki, Jan Swatko, Eugeniusz Czernia, Kazimierz Teper** — wszyscy piloci II stopnia, w tym jeden pilot silnikowy I stopnia zobowiązują się: uaktywnić pracę kół LL na swoim terenie. W ramach popularyzacji i propagandy lotnictwa wygłosić 5 prelekcji o tematyce ogólno - lotniczej, uruchomić modelarnię przy Oddziale LL. Do 1 kwietnia br trzech członków eskadry zda egzamin teoretyczny do III stopnia oraz wszyscy piloci eskadry zdadzą egzamin teoretyczny do IV stopnia wyszkolenia szybowcowego. Do dnia 22 lipca eskadra uzyska pięć III stopni wyszkolenia szybowcowego, trzy srebrne odznaki szybowcowe, cztery II stopnie wyszkolenia spadochronowego oraz trzy stopnie wyszkolenia w lotach wleczonych.

Do końca sezonu trzech członków eskadry ukończy szkolenie silnikowe w tym dwóch członków eskadry złoży egzaminy do licencji Eskadry uzyska 1 uprawnienie do holowania szybowców, 1 uprawnienie do lądowania na przygodnych terenach i 1 uprawnienie do ciągnięcia za wyciągarką.

Zespół eskadry „B" w składzie: **Prajzner Jan, Zbigniew Turowski Franciszek Tylutki, Mieczysław Wołak, Jan Bachański** — w tym czterech pilotów II stopnia wyszk. szyb. i jeden pilot IV stopnia zobowiązują się: — założyć trzy nowe koła LL, wygłosić 5 prelekcji na tematy ogólnolotnicze. Do dnia 22 lipca br. trzech członków eskadry zda egzamin teoretyczny do III stopnia oraz wszyscy piloci eskadry zdadzą egzamin do IV stopnia wyszkolenia szybowcowego. Eskadra do końca sezonu uzyska dwie srebrne i jedną złotą odznakę szybowcowe, cztery II stopnie wyszkolenia spadochronowego. Do końca br. jeden członek eskadry uzyska uprawnienia instruktora szybowcowego do IV stopnia oraz uprawnienie do szkolenia w lotach bez widoczności i w akrobacji. Eskadra zdobędzie trzy stopnie wyszkolenia w lotach wleczonych, trzech członków eskadry złoży egzaminy wyszkolenia silnikowego, w tym dwóch zda egzaminy na licencję. Do końca sezonu eskadra uzyska 1 uprawnienie do ciągnięcia za wyciągarką.

Obie eskadry zobowiązują się wykonać 50% planu godzin lotów i wyczynów sekcji szybowcowej przewidzianych przez ZG LL dla aeroklubów.

Mieleckie Eskadry Sześciolatek wzywają inne eskadry z całej Polski do współzawodnictwa o przedterminowe wykonanie powziętych zobowiązań, oraz wzywają eskadry ALL Rzeszów i ALL Krosno do współzawodnictwa w ustalaniu względnie podwyższaniu już ustalonych rekordów szybowcowych Okręgu LL Rzeszów.

Czekamy na odpowiedź pilotów z Rzeszowa i Krosna na rzucone im wezwanie!

UCZYMY SIĘ NA DOŚWIADCZENIACH DOSAW

Aeroklub DOSAW w Mińsku intensywnie przygotowuje się do sezonu. Instruktorzy Chrumiejow, Popaszew i Cudiuk zorganizowali kilka grup szkoleniowych, na których przerabiane są kolektywnie tematy teoretyczne z zakresu aerodynamiki i mechaniki lotu celem pogłębienia ich i „odświeżenia"

Duży nacisk kładą instruktorzy na kolektywność nauki. Jeżeli np. okaże się, że pewne zagadnienie jest niejasne, instruktor nie od razu objaśnia je pilotom, lecz stara się ich naprowadzić na właściwą odpowiedź, przy czym zwraca uwagę na kolektywność dyskusji.

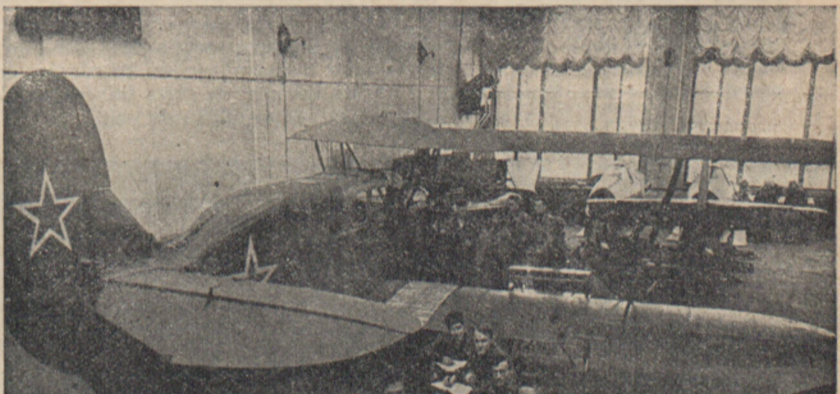
Kontrola wyników wyszkolenia teoretycznego jest bardzo szczegółowa i ma decydujący wpływ przy kwalifikowaniu piltów do różnych stopni szkolenia w klubie. Zdarzają się wypadki, że niektórzy piloci nie opanowują w dostatecznym stopniu podstaw teoretycznych pilotażu, skutkiem czego muszą powtarzać w ciągu sezonu ten sam kurs wyszkolenia praktycznego. Tak było np. z pilotem Bieriezowem.

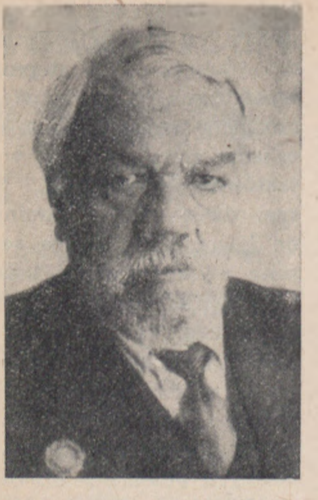
Organizacja komsomolska walczy o jaknajlepsze wyniki wyszkolenia i uniknięcie takich wypadków. Mobilizuje ona swych członków do należytego opanowywania przedmiotów teoretycznych, stosując zakrojoną na szeroką skalę metodę samopomocy w nauce.

Aeroklub miński czynnie przygotowuje się do bieżącego sezonu treningowego, pragnąc w nim osiągnąć jeszcze lepsze wyniki wyszkolenia i przysporzyć Związkowi Radzieckiemu nowych wysoko kwalifikowanych pilotów szybowcowych i silnikowych.

(w. w.)

Dużą rolę w radzieckiej metodyce szkolenia lotniczego grają precyzyjnie wykonane modele poglądowe, przekroje i inne pomoce naukowe. Na zdjęciu jedna z sal w moskiewskim domu Lotnictwa im. Frunzego.





Jednym z najbliższych współpracowników Mikołaja Żukowskiego był Sergiusz Czapłygin, którego zdjęcie zamieszczamy powyżej. Czapłygin był także jednym z organizatorów słynnego Centralnego Instytutu Hydrodynamiczno - Aerodynamicznego oraz autorem wielu cennych dzieł naukowych z zakresu teorii lotu oraz aerodynamiki.

METODY MASOWEJ PROPAGANDY LOTNICZEJ

Komitet Miejski DOSAW w Stawropolu przywiązuje dużą wagę do masowej propagandy lotnictwa. Ostatnio zorganizowano tam cykl publicznych odczytów na tematy lotnicze. Odczyty te wygłaszały ekipy lotnicze, które udawały się do kołchozów. Tematyka odczytów była bardzo urozmaicona, obejmowała historię lotnictwa, działalność lotnictwa radzieckiego w okresie Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny oraz zasady lotu i konstrukcje lotnicze.

NOWE DOKUMENTY O BUDOWIE SAMOLOTU „ŚWIATOGOR"

W jednym z pokoi wojskowej lotniczej Akademii inżynieryjnej uwagę zwiedzających zwraca pięć szaf z książkami. Jest to osobista biblioteka profesora N. A. Rynina — wielkiego uczonego. Zgodnie z jego testamentem biblioteka została przekazana Akademii.

Biblioteka N. A. Rynina liczy kilka tysięcy dzieł, wśród których spotykamy dziesiątki prawdziwych „białych kruków" z dziedziny aerodynamiki.

Oto niektóre z nich: „Staroruskie podania o ptakach", wiadomości Chryzanta Łopariewa (1896 r.), dzieła Zarubina „Prawa aeronautyki" (1874 r.) „O katastrofie lotniczej" (1858 r.), „O aerostacie" (1856 r.); książki D. Pieczkowskiego: „Rozwój aeronautyki" (1882 r.), Fiodorowa „Aeronautyka" (1896 r.), fotokopia rękopisu A. K. Sułkadzewa „O powietrznym lataniu w Rosji od 906 roku" i wiele innych.

Pracownicy biblioteki Sutocki i Karawajew, badając historyczne dokumenty ofiarowane Akademii przez profesora N. A. Rynina, znaleźli korespondencję dotyczącą budowy samolotu „Światogor". W teczce znaleziono również kilka listów w tej sprawie od profesora N. E. Żukowskiego.

Korespondencja powstała w związku z tym, że komitet techniczny ówczesnego głównego zarządu wojskowo-technicznego, a przede wszystkim jego przez generał - lejtenant Kirpiczew, bezpodstawnie protestował przeciwko budowie samolotu „Światogor" konstrukcji W. A Ślesariewa.

W. A. Ślesariew, jeden z utalentowanych rosyjskich inżynierów, w r. 1908 był członkiem kółka aeronautycznego przy moskiewskiej Wyższej Szkole Technicznej.

Po przyjeździe do Petersburga, Ślesariew zorganizował laboratorium aerodynamiczne przy Politechnice, w którym dokonywał poważnych doświadczeń.

W 1913 roku Ślesariew opracował projekt największego na owe czasy samolotu na świecie: rozpiętość skrzydeł samolotu wynosiła 36 metrów, długość — 21 m, ciężar w locie — 6 500 kg. Długotrwałość lotu tej maszyny wynosiła 30 godz., tj. **była pięciokrotnie wyższa od wielosilnikowego samolotu „Ilia Muromiec" i siedmiokrotnie większą od długotrwałości amerykańskiego samolotu „Farman".**

Pułap maszyny Ślesariewa sięgał dwóch i pół tysiąca metrów a szybkość— 114 km/godz. Takich osiągnięć nie posiadał wówczas żaden samolot na świecie. Kosztorys budowy nie przekraczał 100 tysięcy rubli.

Samolot budowała fabryka Lebiediewa w Petersburgu. Termin budowy został początkowo określony na trzy miesiące, lecz rozpoczęta w roku 1914 wojna wpłynęła na opóźnienie zakończenia prac. 22 czerwca 1915 r. została ukończona budowa kadłuba samolotu wówczas jednak okazało się, że w związku z wojną nie można otrzymać zaprojektowanych silników. Samolot trzeba było kilka razy przerabiać, co nie tylko opóźniło montaż, lecz pociągnęło za sobą dodatkowe koszty.

Ślesariew, zainteresowany w jak najszybszej budowie samolotu i przekazaniu go frontowi, zwrócił się o pomoc do władz wojskowych. Komitet techniczny, powołując się na opinię Kirpiczewa orzekł, że obliczenia konstruktora Ślesariewa są błędne, że szybkość samolotu nie przekroczy 60 km/godz i że w ogóle zakończenie budowy maszyny jest niecelowe. W orzeczeniu tym ujawniła się w całej pełni niesłychana ograniczoność urzędników wojskowych oraz niechęć do rozwoju rosyjskich powietrznych sił zbrojnych.

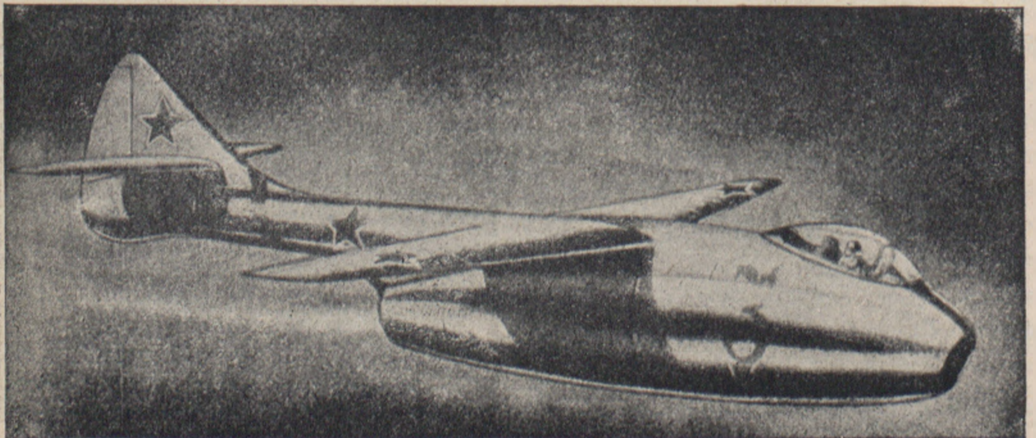
Do sprawy tej wmieszał się dyrektor politechniki petersburskiej, profesor Boklewski. Za jego radą dowództwo zwróciło się z prośbą o sprawdzenie obliczeń inżyniera Ślesariewa i wywodów technicznego komitetu do profesora N E. Żukowskiego, jako do specjalisty, cieszącego się światową sławą w dziedzinie aerodynamiki. N. E. Żukowski odniósł się z dużą uwagą do pracy utalentowanego rosyjskiego konstruktora. Do fabryki montującej samolot natychmiast zostali delegowani: inżynier-mechanik Wietczynkin laborant Łukianow i inżynier Archangielski. Profesor N. E. Żukowski sam osobiście sprawdził wszystkie obliczenia.

Dzięki interwencji komisji i profesora N. E Żukowskiego samolot Slesariewa został zbudowany i poddany próbom.

Stworzenie „Światogora" jest olbrzymim wkładem w rozwój lotnictwa naszego kraju. Obliczenia profesora N. E. Żukowskiego wskazują, że „Światogor" wszechstronnie przewyższał istniejące wówczas samoloty i był poważnym krokiem naprzód w dziedzinie budowy i konstrukcji samolotów.

Tłum. z ros. **St. Dziewicki**

Potęga lotnictwa radzieckiego, jego najnowocześniejszy sprzęt i wspaniałe osiągnięcia nie dają spokoju imperialistom. W każdym niemal numerze czasopism lotniczych, ukazujących się w krajach kapitalistycznych, znaleźć można domysły i przypuszczenia na temat najnowszych osiągnięć radzieckich konstruktorów. Zamieszczony obok rysunek przedstawia — zdaniem jednego z kapitalistycznych pism lotniczych — jeden z typów radzieckich samolotów odrzutowych.



BYŁO ICH TRZECH

(Dokończenie)

W ciągu nocy przepłynęli zapewne trzy albo cztery mile. Księżyc w pełni świecił nad morzem i przez pewien czas płynęli wzdłuż tego złotego pasma, jakie lśniło na falach; zdawało im się, nie wiadomo czemu, że posuwając się tym szerokim księżycowym szlakiem prędzej dotrą do ojczystych brzegów.

Oglądając swoją rękę zranioną w czasie walki i wyżartą przez morską sól Żylin mruknął:

— No, towarzysze, my tego Hitlerowi nie zapomnimy.

Kulikow ani rusz nie mógł się przyzwyczaić do wiosłowania na leżąco — ciągle zsuwał się do wody. Czebierda, który lubił aforyzmy powiedział mu tonem pouczającym:

— Woda jest miękka, dopóki się o nią mocno nie uderzyć.

Była noc, kiedy jeszcze żartowali.

Potem nadszedł dzień, spokojny, upalny, bezwietrzny i wówczas zrozumieli, że mają przed sobą jeszcze dużo takich spokojnych dni z jasnym niebem i zupełną ciszą na morzu. W ogóle można było jeszcze żyć, gdyby ich nie męczyło pragnienie, głód i wyczerpanie, śmiertelne wyczerpanie resztek sił. Trzeba było żyć — i nie tylko żyć, ale i działać, to znaczy płynąć naprzód za wszelką cenę!

Po południu powiał wietrzyk i Żylin natychmiast zaproponował urządzenie żagla. Zajęło im to pięć minut. Zdjęli z siebie bluzy, związali je i rozpięli w poprzek łodzi. Wiatr wydął żagiel i szalupa ruszyła szybciej.

To były najlepsze godziny — od południa do zachodu słońca. Jeść już im się prawie nie chciało. Jedynie trudno było stać zachowując równowagę i podtrzymywać prymitywny żagiel. Zmieniali się często. Potem zaczęli trzymać żagiel siedząc. Potem znowu stojąc. Ale ruszali się przecie, posuwali się naprzód! Według obliczeń Żylina przepłynęli już ze dwadzieścia mil. Czebierda jeszcze żartował. Kiedy Żylin, zasnąwszy, wypuścił z rąk żagiel, usiadł na jego miejscu i rzekł:

— Jeśli jesteś bardzo przemęczony, to lepiej nie lataj, póki nie odpoczniesz.

Przed zachodem słońca wiatr ucichł.

W tym życiu które lotnicy prowadzili już od trzydziestu sześciu godzin, było to tak wielkie nieszczęście, że trudno sobie wyobrazić coś bardziej okropnego. Wiatr ucichł i szalupa stanęła na miejscu. Znowu trzeba było wiosłować rękami, wyżartymi przez morską sól, opuchniętymi, spalonymi jak w ogniu.

Żylin zamknął nagle oczy i powiedział, że umiera. W ciągu tych dwóch dni zmienił się bardzo: twarz jego stała się jakaś dziecięca, z zapadniętymi oczyma, blada mimo opalenizny. Gdy powiedział, że umiera, dowódca skrzyczał go i oświadczył, że bez jego rozkazu nikt nie umrze i że „śmierć nie ma na razie żadnych podstaw".

Kiedy w nocy znów powiał słaby wiaterek, Czebierda klęcząc sam trzymał żagiel. Szalupa ruszyła naprzód, on zaś powiedział:

— Szybkość to jeden z najlepszych przyjaciół postępu.

Jeszcze żartował.

Tak nadszedł dzień trzeci, smutny dzień, kiedy zaczęło się zdawać, że ostatnie siły rozbitków już się wyczerpały.

Wiatr wzmógł się znowu. Podnosili się teraz kolejno, zastępując żagiel własnymi ciałami. Trzymać go nad łodzią już nie mieli siły. Zresztą teraz nie był już potrzebny! Wiatr przybierał na sile i szalupa szybko posuwała się naprzód.

Ileż to razy spoglądali w stronę, gdzie oczekiwali ich przyjaciele! Ach, czy oczekują jeszcze? Prawdopodobnie dawno uważają ich za zaginionych; minęły przecież trzy doby od chwili, gdy opuścili bazę. Niemal niepodobieństwem było wyobrazić sobie, że wracają istotnie, że już nie muszą chwiać się na klęczkach i zamknąwszy oczy myśleć o jednym tylko: byle nie upaść! Ale umrzeć nie było wolno — dowódca nie pozwalał.

Minął trzeci dzień i oto wiatr, o którym lotnicy marzyli tak gorąco od momentu, gdy bluzy zamienili na żagle, zaczął dąć coraz silniej. Łódź zalewała woda, którą trzeba było wylewać nieustannie, by zapobiec zatonięciu.

W tej właśnie chwili Czebierda dostrzegł w dali wąskie pasemko, podobne do równego pociągnięcia pędzlem po błękitnej powierzchni. Mogła to być ziemia.

A jeśli nie? Nie powiedział nic towarzyszom. Ale poczekawszy nieco właśnie w chwili gdy Żylin, wyczerpując wodę, upadł i o mało się nie zachłysnął, Czebierda podniósł go i powiedział zwykłym swoim głosem i ze zwykłym wyrazem twarzy:

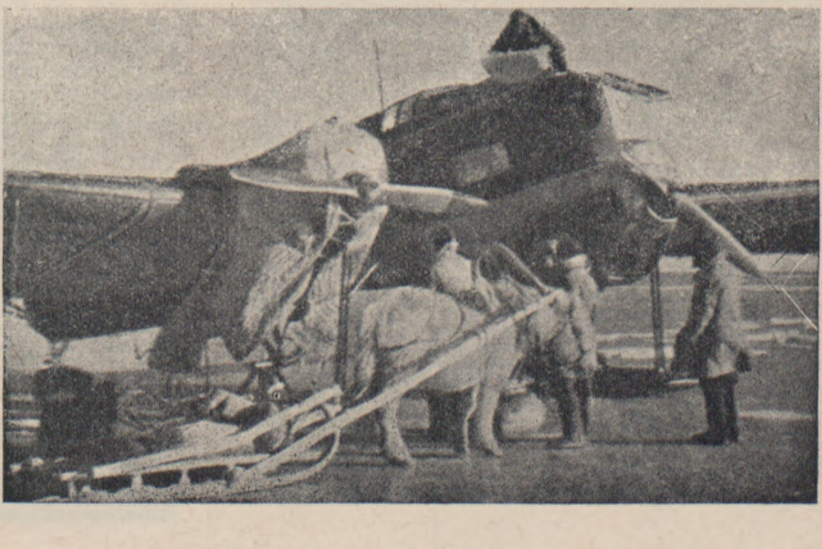
— Przeciążony samolot podobny jest do tonącego, który stara się trzymać głowę nad wodą.

To była ziemia! Ale jak jeszcze daleko! Teraz wiosłowali dziesięć minut, a odpoczywali godzinę. Potem tylko pięć minut. Kulikow rzucił myśl, żeby dostać się do brzegu wpław, była to jednak pewna śmierć, a dowódca kazał żyć i walczyć.

Całą noc płynęli w odległości jakich osiemdziesięciu, stu metrów od brzegu i przybrzeżne fale to niosły ich ku lądowi, to odpychały z powrotem. Dopiero nad ranem somolot wywiadowczy, powracający do bazy, zauważył szalupę. Jednocześnie dostrzeżono ją z brzegu i już zaczęto przygotowywać się do wypłynięcia na ratunek. Wywiadowca wodował i kierował się ku łodzi. Po kilku minutach trzej lotnicy znaleźli się na pokładzie samolotu.

A w kilka dni później wylecieli znów tam, dokąd im kazano. I to, co mieli do spełnienia, wykonali znowu wzorowo.

Na całym ogromnym obszarze państwa radzieckiego: od Kijowa do Władywostoku i od Erywania do Tajmyru lotnictwo znajduje najszersze zastosowanie we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej. Na zdjęciu samolot transportowy na jednym z lotnisk poza kręgiem polarnym.



Inż. RYSZARD WITKOWSKI

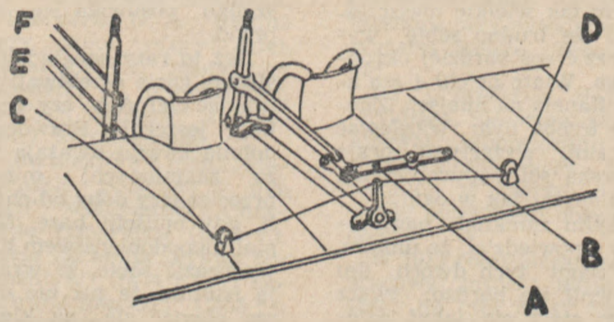
KABINY NASZYCH SAMOLOTÓW

Wraz z udoskonaleniem konstrukcji samolotu, od parowego aparatu Możajskiego do dzisiejszych odrzutowych olbrzymów powietrznych, postępowi i udoskonalaniu ulegało również miejsce przeznaczone dla załogi, zwane kabiną.

W pionierskich czasach lotnictwa nie istniał jeszcze tak surowy podział pomieszczeń w samolotach na kabiny dla załogi i kabiny pasażerskie, jakiego świadkami jesteśmy dziś. Podział taki datuje się dopiero od lat, następujących bezpośrednio po I wojnie Światowej (1914—18), kiedy to po raz pierwszy zastosowano samolot do przewożenia pasażerów. Przegląd nasz dotyczyć będzie kabin załogi, choć i rozwój kabin pasażerskich stanowi nie mniej wdzięczny temat.

Cofając się do pierwszych samolotów, stwierdzić musimy, że właściwie nie posiadały one wyraźnie zarysowanej kabiny, lecz przeważnie tylko miejsce przeznaczone dla prowadzącego. Było ono mniej lub więcej wygodne, zależnie od tego jaką konstrukcję miał samolot i jaki system sterowania. Te dwie rzeczy dyktowały (i dyktują jeszcze po dziś dzień) umieszczenie pilota i całej załogi w aparatach latających.

Z biegiem czasu, gdy skrystalizował się ostatecznie powszechny dziś system sterowania oraz siedząca pozycja członków załogi, ustaliły się i główne cechy właściwych kabin. Wzrost szybkości, specjalne wymagania aerodynamiczne, dążenie do zapewnienia maximum wygody w pracy załogi, doprowadziły w dalszym ciągu do powstania najnowszych kabin laminarnych, o jakich jeszcze będzie mowa dalej.



Jakże nieskomplikowana była ta „kabina" pilota w porównaniu z dzisiejszymi kabinami pilotów w ogromnych wielosilnikowych samolotach!

Pytanie, jak siedzieli piloci w pierwszych samolotach, niewątpliwie dręczy wielu SiM-karzy. Odpowiadając, zaznaczyć trzeba od razu, że nie wszyscy siedzieli, choć tę właśnie pozycję ciała pilota spotykamy w rysunkach samolotu Możajskiego z r. 1882 (patrz SiM Nr. 8 z ub. roku str. 85). W szybowcach Lilienthala i Tańskiego, budowanych w latach 1890 — 1896 mamy pozycję pilota stojącą, jak wyraźnie widać z zamieszczonej poniżej ilustracji. Bracia Wright w swych szybowcach a później w swym samolocie silnikowym, stosowali pozycję pilota leżącą, w następnych dopiero przechodząc do siedzącej. Po Wrightach pozycji leżącej nie spotyka się długie lata, dopiero ostatnio staje się ona ponownie aktualna.

Systemy sterowania w najstarszych aparatach nie były podobne do dzisiejszych, aczkolwiek już pierwsi pionierzy lotnictwa zdawali sobie dobrze sprawę z potrzeby panowania nad ruchami samolotu wokół trzech podstawowych osi. Dążyli oni do tego różnymi drogami, a więc np. przez wichrowanie elastycznych krawędzi usterzeń i skrzydeł, przez przemieszczanie środka ciężkości przesuwem ciała pilota, jak też przy pomocy innych metod, z których najskuteczniejszą okazała się metoda polegająca na nadaniu odrębnego ruchu wyciętym elementom skrzydeł i usterzeń (dzisiejsze lotki i stery!). Elementy sterownicze, będące we władzy pilota, również nie były podobne do dzisiejszych. Stwierdzimy to, przyglądając się np. elementom sterowniczym jednego z dawnych samolotów. Jak widzimy, samolot ten był dwumiejscowy a konstruktorzy myśleli najwidoczniej o wygodzie pilotów, zaopatrzyli bowiem „kabinę" w dwa dość wygodne fotele. Do sterowania służyły dwa drążki sterowe. Prawy, posiadający ruchy „do przodu" i „do tyłu" oraz „w prawo" i „w lewo", przeznaczony był do sterowania kierunkowego (linkami A i B) i sterowania poprzecznego (linkami C i D, wichrzącymi krawędzie spływu skrzydła). Drążek lewy posiadający tylko ruch „do przodu" i „do tyłu" sterował wyłącznie wychylenia podłużne przy pomocy drążków E i F, które nastawiały odpowiednio położenie usterzenia poziomego. To ostatnie mieściło się z przodu, jak u „kaczki".

Godnym uwagi jest fakt połączenia sterowania kierunkowego i poprzecznego w jednym drążku. Jak wiemy, dziś również sprzęgamy ze sobą sterowania dla zmniejszenia elementów sterowniczych w kabinie. Współczesny drążek sterowy skupia władzę sterowania podłużnego i poprzecznego a ostatnio nawet również i kierunkowego.

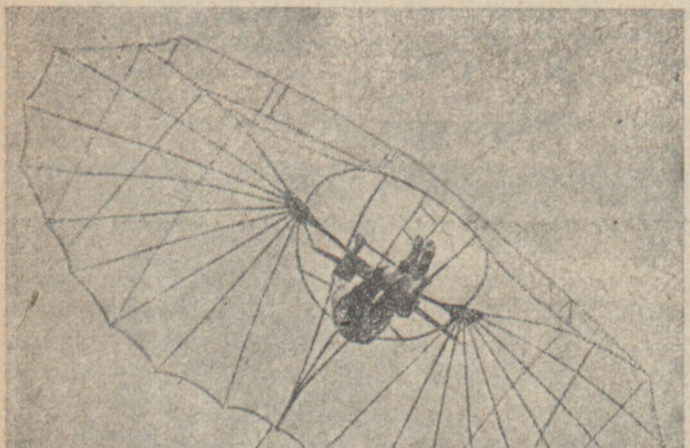
Jest oczywistym, że dzisiejszy pilot nie byłby w stanie kierować samolotem np. Wrightów bez uprzedniego przeszkolenia specjalnego. Potrafiłby jednak z pewnością poprowadzić historyczny jednopłatowiec Bleriota, na którym w r. 1909 przeleciał on nad kanałem La Manche, ten bowiem samolot był pierwszym, w którym system sterowania był już niemal identyczny z samolotami dzisiejszymi. Drążek obsługiwał lotki i ster głębokości a orczyk — ster kierunkowy.

Jak więc widzimy, w pierwszych samolotach kabin właściwie nie było. Pilot siedział na foteliku ustawionym na skrzydle w sposób łudząco podobny do tego, w jakim czyni to samolot na „ABC" początkujący pilot Ligi Lotniczej.

Przebywanie na powietrzu podczas lotów odbywanych na coraz większych odległościach i z coraz większą szybkością, zmuszało pilotów do stosowania specjalnych ubiorów; do tradycji należała cyklistówka wciśnięta na głowę daszkiem do tyłu, gruby szal wełniany i zabezpieczające okulary.

Konstruktorzy lotniczy rychło spostrzegli, że ukrycie załogi za jakąkolwiek gładką osłoną wpływa dodatnio na wyczyny samo-

Latanie na takiej pajęczej konstrukcji nie należało ani do przyjemnych, ani do bezpiecznych. Dziś nawet na Abecaku lata się o wiele wygodniej, no i przede wszystkim... bezpieczniej.





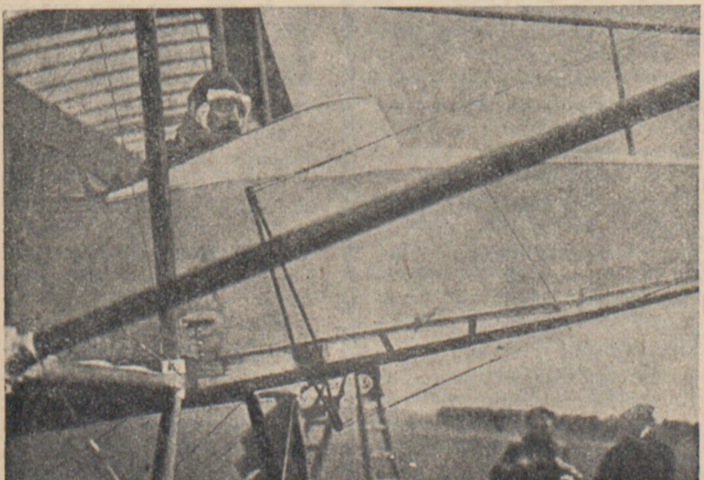
W pierwszych konstrukcjach lotniczych nie przywiązywano specjalnej wagi do zapewnienia pilotowi odpowiedniego pomieszczenia. Wystarczało po prostu nieosłonięte siedzenie.

lotu. Nie trwało więc długo, gdy kabiny „na świeżym powietrzu" zostały zarzucone a modne się stały kabiny otwarte. Najpierw miały one formę łodzi umieszczonej na skrzydle, gdyż kadłub, jak poprzednio, składał się jeszcze tylko z prętów bez pokrycia (znów analogia do „ABC"), później jednak stały się one składową częścią kadłuba.

Pojawienie się kabin otwartych w kadłubach dało cały szereg korzyści. Były nimi przede wszystkim lepsze wyczyny samolotu większa wygoda lotu oraz możliwość łatwego umieszczenia wokół pilota przyrządów kontrolnych, bagażu, broni i innych przedmiotów, potrzebnych w czasie lotu.

Kabina otwarta zapanowała w lotnictwie na długie lata. Z biegiem czasu zmieniała się wprawdzie wielkość otworu zewnętrznego (przeważnie w kierunku jego zmniejszania,) kształt wiatrochronu, ilość przyrządów, kształty drążków, forma foteli itp., nie były to jednak zmiany zasadnicze. Gdybyśmy porównali dziś otwartą kabinę samolotu sportowego czy szkolnego z taką samą kabiną typowego samolotu myśliwskiego z I Wojny Światowej, zdumieni bylibyśmy ich podobieństwem.

W miarę rozwoju lotnictwa i wzrostu szybkości samolotów konstruktorzy zajęli się pilotem, przeznaczając dla niego specjalnie skonstruowaną kabinę. Początkowo była ona bardzo prymitywna, jak to ilustruje załączony rysunek.



TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

W roku bieżącym na zawodach międzynarodowych obowiązują już nowe przepisy FAI ustalone w końcu 1950 roku.

Zapoznajmy się z tymi przepisami.

Nowy regulamin ogranicza wielkość modeli oraz pojemność silników, co powoduje ujednolicenie (standaryzację) modeli biorących udział w zawodach. A więc, regulamin znowu coś ogranicza, hamuje inicjatywę twórczą, oraz narusza poważnie budżet modelarzy, którzy zmuszeni będą do nabywania nowych silników.

Podobnie dawniej próbowano w szybownictwie: Stworzono szybowiec olimpijski w 1939 (Meise) i co się okazało? Okazało się, że na zawodach międzynarodowych nie spotyka się więcej tego „idealnego" szybowca, a za to konstrukcje nie standartowe, które latają lepiej.

Dlatego wiem, że nie zmuszą nas żadne przepisy, abyśmy budowali na codzień tylko modele według regulaminu FAI.

Dla modeli szybowców ustalono następujące przepisy: Całkowita powierzchnia (pow. skrzydeł + pow. stat. poziom.) = 32 — 34 dcm^2, dopuszczalny ciężar minimalny — 410 g. Minimalny dopuszczalny przekrój kadłuba —

$$\frac{\text{Powierzchnia całk.}}{100} = 34\ cm^2$$

Dla modeli silnikowych przepisy ograniczają pojemność silnika, ustalając, że pojemność silnika nie może przekraczać 2,5 cm^3. Silniki o większej pojemności są niedopuszczalne.

Następnie ustalono, że na 1 cm^3 pojemności musi przypadać 200 gramów ciężaru modelu.

Jak widać, nowe przepisy sprawiają nowe kłopoty, które odbiją się na wyczynach modeli, bo trudno wymagać, aby silnik 2,5 cm^3 „dźwigał" ciężki model.

Rozpatrzmy to na przykładzie. Przy minimalnym obciążeniu 12 g/dcm^2, powierzchnia całkowita powinna wynosić 41 dcm^2, to znaczy, że otrzymamy model o rozpiętości 1 700 mm i głębokości płata 190 mm (czyli 32 dcm^2), a statecznik poziomy przy 540 mm rozpiętości i 150 mm. głębokości da nam 8 dcm^2 powierzchni. Razem więc otrzymamy 40 dcm^2. Ta wielkość bardziej by odpowiadała silnikowi o pojemności 5 cm^3, aby uzyskać odpowiednią prędkość wznoszenia.

Nowy regulamin, jednak nie powinien nas zastraszać, bo w dalszym ciągu pozostawiamy naszym modelarzom inicjatywę twórczą, bez względu na regulamin FAI, hamujący tę twórczość i dogadzający jedynie fabrykantom silników w krajach kapitalistycznych. Nasza młodzież lotnicza nie potrzebuje już słuchać fabrykantów i kapitalistów. Mamy pełną swobodę twórczą.

*

Ostatnio dzienniki przyniosły wiadomość, że polscy motocykliści za przykładem sportowców Związku Radzieckiego i Czechosłowacji zamierzają wprowadzić „Dni bicia rekordów". Czytając te wiadomości pomyślałem, czy nie byłoby wskazanym wprowadzenie takich „dni bicia rekordów" do małego lotnictwa? Wyobrażam to sobie następująco:

Na przykład: każda niedziela na początku miesiąca była by tym „dniem", w którym wszyscy modelarze na terenie swoich Okręgów Ligi Lotniczej biorą udział w ustalaniu różnych rekordów modelarskich.

Nie przewiduję przy tym żadnych kosztów, a po prostu lokalne masowe imprezy sportowe i równocześnie propagandowe.

A więc w oznaczoną za pośrednictwem SiM-u niedzielę (co SiM bardzo chętnie zrobi — prawda Redaktorze?), wszyscy modelarze próbują bić rekordy. Następnie nasi korespondenci przesyłają do SiM-u potwierdzone wyniki i — za tydzień porównamy wyniki w naszym tygodniku, by za następne trzy tygodnie wyniki te poprawić.

Proszę o wypowiedzi. Warto nad tym pomyśleć!

OBSERWATOR



Odznaka I stopnia



Odznaka II stopnia



Odznaka wyczynowa

NOWE ODZNAKI MODELARSKIE

Jak już SiM informował, 30 października 1950 roku Prezydium Zarządu Głównego Ligi Lotniczej uchwaliło wprowadzenie odznak modelarstwa lotniczego.

Nowe odznaki podzielone zostały na trzy kategorie zgodnie z nowymi formami podstawowego szkolenia lotniczego, jakim jest modelarstwo lotnicze. Istnieje więc odznaka **pierwszego stopnia**, odznaka **drugiego stopnia** i **odznaka wyczynowa**. Ta ostatnia dzieli się na trzy stopnie: **z wieńcem brązowym, srebrnym i złotym.** (Jak wyglądają odznaki w opracowaniu graficznym ilustrują załączone rysunki. Wielkość naturalna odznaki wynosi 20 mm. Kolor odznak niebieski z białymi sylwetkami modeli)..

Zasadnicza różnica między odznakami nowymi, a dotychczas istniejącymi polega na tym, że zdobycie nowej odznaki jest związane nie tylko z ukończeniem kursu wyszkoleniowego. Aby otrzymać odznakę, trzeba ukończyć kurs i uzyskać odpowiednie wyczyny własnoręcznie wykonanymi modelami.

Dla zdobycia odznaki pierwszego stopnia, trzeba: ukończyć kurs pierwszego stopnia i uzyskać czas lotu modelu szkolnego szybowca („Żak", „Orlątko" lub podobny) trwający 60 sekund. Model musi wystartować przy pomocy holu o długości maksymalnej 60 metrów.

Dla odznaki drugiego stopnia warunki są trudniejsze; trzeba ukończyć kurs modelarstwa lotniczego II stopnia i własnymi modelami uzyskać następujące czasy lotów: szybowcem kadłubowym — 3 minuty i kadłubowym modelem z napędem gumowym 60 sekund. Modele startujące do prób na odznakę II stopnia i na odznakę wyczynową muszą być budowane wg przepisów F.A.I. przy zachowaniu wszystkich przepisów startowych.

Interesuje Was zapewne w jaki sposób przyznawane są odznaki jeśli wykonało się przepisane warunki? Słusznie, bo **odznaki tej nie może** (w myśl zarządzenia) **nosić nikt nieuprawniony.**

A więc odznaki I i II stopnia wydawane będą przez Zarządy Okręgów LL. Zarządy Okręgów LL dostarczą też podległym sobie modelarniom odpowiednie formularze (wnioski o przyznanie odznaki). Taki wniosek podpisany i wypełniony przez instruktora lub kierownika modelarni przesyła się po wypełnieniu warunków przez modelarza do Zarządu Okręgu.

Na wniosku jest podane, kto i z jakimi modelami wypełnił warunki i równocześnie ukończył odpowiedni kurs szkoleniowy. Oprócz tego na wniosku musi być podpisany jeszcze jeden świadek spełnienia warunków lotu. Nie może nim być modelarz, którego nazwisko podane jest we wniosku, jako ubiegającego się o przyznanie odznaki.

Znikną tym samym modelarze przechwalający się wynikami swoich modeli, puszczanych bez świadków. Znikną więc zaściankowe zawiści i chowanie tajemnic pod stół. Co najmniej dwóch ludzi (kierownik modelarni i drugi modelarz) będzie uczestniczyło przy próbach i lotach kolegi. Tym samym modelarze ci będą zdobywać wyższe kwalifikacje i równocześnie będą się czuli odpowiedzialni za wyniki kolegi.

Wniosek starannie wypełniony, stwierdzający, że kol. X ukończył kurs II stopnia i wykonał to modelami odpowiadającymi warunkom, powędruje do Okręgu. Tam Wojewódzki Inspektor lub referent modelarstwa lotniczego przegląda wniosek, stwierdza formalne wykonanie próby, zapisuje je do kartoteki, że dany kolega ukończył kurs i swymi wynikami osiągnął odpowiedni poziom wyszkolenia. W końcu następuje przyznanie odznaki. Modelarz, który otrzymuje odznakę I i II stopnia — wkracza już zdecydowanie na drogę szkolenia lotniczego. Otrzymuje przy tym książeczkę lotniczą, gdzie od razu wpisuje się odbyty kurs i stopień otrzymanej odznaki. Koszt odznaki pokrywa modelarz.

W zarządzeniu Zarządu Głównego LL czytamy:

„...Wprowadzenie odznak ma na celu podkreślenie roli modelarstwa lotniczego — pierwszego stopnia szkolenia ludowych kadr lotniczych oraz pobudzenie ogółu modelarzy lotniczych do jak najwyższego doskonalenia swoich kwalifikacji teoretycznych i praktycznych i ustanawiania wyczynów sportowych wyrastających na bazie masowości sportu lotniczego".

Jestem pewien, że na XVI Zawodach Ogólnopolskich zobaczymy setki modelarzy noszących z dumą swoją odznakę.

O przyznanie odznaki I lub II stopnia mogą wystąpić modelarze, którzy wypełnili wymagane warunki w ramach XV Ogólnopolskich Zawodów i ukończyli teoretyczny kurs szybowcowy.

Omówienie warunków do uzyskania odznaki wyczynowej pozostawimy do następnych numerów SiM-u

Z. Gryglicki.

Po przeczytaniu artykułu „Jak oblatywałem „Nietoperza" pióra wybitnego naszego szybownika Adama Zientka (w Nr 7 SiM-u) pomyślałem, czy nie warto byłoby opisać, w jaki sposób ja oblatałem „Żaka".

Naturalnie różnica ogromna, bo „Nietoperz" to wielki „człekonośny" szybowiec, a „Żak" — jest tylko szkolnym modelem szybowca, budowanym obecnie w myśl programu LL we wszystkich modelarniach.

Sądzę jednak, że doświadczenia, które uzyskałem podczas oblatywania tego modelu będą cenną pomocą dla wszystkich modelarzy.

*

A więc najpierw model. „Żak" jest modelem latającym — szybowcem szkolnym. Ostatnio został przekonstruowany przez dodatkowe wzmocnienie statecznika poziomego. Celem wstępnego zaznajomienia z sylwetką „Żaka" podano jego rysunek w trzech rzutach.

No, ale do rzeczy. Mam gotowy, jak najstaranniej oklejony model i chcę go obecnie jak najszybciej, tak, jak najszybciej wypróbować w locie, bo ciekawi mnie w ogóle, jak ten model lata. Może mój trud pójdzie na marne, może w ogóle nie poleci?

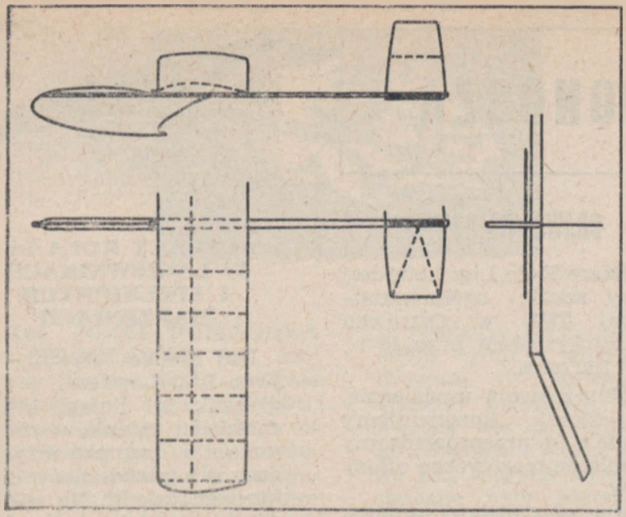
Nauczony doświadczeniem, które zdobyłem przy oblatywaniu nieskomplikowanych modeli kartonowych, będących moim pierwszym „lotniczym krokiem" rozpocząłem od dokładnego sprawdzenia całego modelu; a więc obejrzałem skrzydła, czy nie są zwichrzone; obejrzałem beleczkę i płozę czy nie są krzywo sklejone, w końcu sprawdziłem najczulsze części modelu, to jest stateczniki. Obawiałem się, że być może papier po oklejeniu szkieletu skręcił płaszczyzny.

Ale nie, wszystko w porządku. Gdy ująłem model w rękę i spojrzałem nań od przodu wówczas mogłem stwierdzić, że krawędzie skrzydeł i stateczników są proste, bez zwichrzeń.

Ta próba oraz sprawdzenie zamocowania skrzydeł (guma była świeża — nieprzetarta) utwierdziły mnie w przekonaniu, że mój model jest gotów do startu. Podobnie zresztą jak w dużym lotnictwie samolot po

JAK OBLATYWAŁEM „ŻAKA"

BRONISŁAW BUK



Plan modelu „Żak"

komisyjnym przeglądzie odpowiednich funkcjonariuszy kontroli.

Tak, ale w tej chwili przypomniałem sobie wykład instruktora o wyważaniu modeli, o środku ciężkości...

Na planie warsztatowym „Żaka" zaznaczono coprawda wyraźnie umiejscowienie skrzydeł, ale kto wie, czy ja tak dokładnie wykonałem model. Może ciężar sklejki użytej na płozę jest inny, może stateczniki, czy beleczka kadłubowa są o pół milimetra grubsze niż podano na planie? To wszystko może się zdarzyć.

Celem więc upewnienia się czy mój „Żak" jest odpowiednio wyważony, aby mógł wykonać poprawny lot, przystępuję do następnej próby.

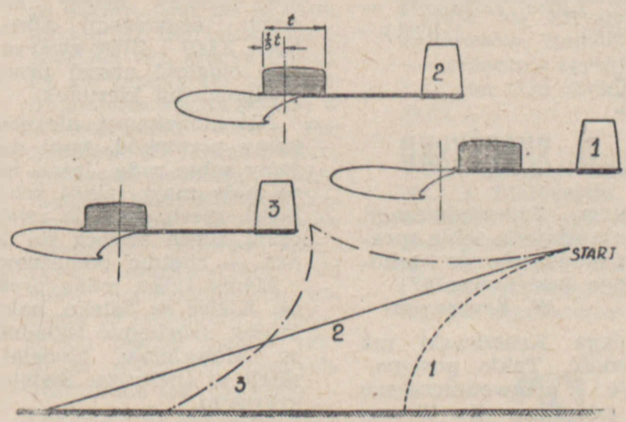
Podpieram model pod skrzydłami w 1/3 głębokości i sprawdzam, jakie położenie względem poziomu przyjmuje beleczka kadłubowa.

Otóż w moim „Żaku" okazało się, że model podparty pod skrzydłami był trochę „ciężki na ogon". Aby go wyważyć przesunąłem skrzydła do tyłu i model przechylił się wówczas do przodu. Okazało się, że za dużo przesunąłem skrzydła. Następnym razem udało się, bo przesuwałem skrzydła ostrożnie — z wyczuciem.

Obecnie mój „Żak" spoczywa na podpórkach, tak jak być powinno przy prawidłowym wyważeniu.

Cieszę się, że tak łatwo przygotowałem model do startu, ale co by to było, gdyby okazało się, że skrzydła zamiast kilka milimetrów trzeba przesuwać np. o 100 mm? O, to byłoby bardzo źle, to byłby dowód, że nie trzymałem się ściśle planu podczas budowy. Oznaczałoby to, że pewne części przewymiarowałem, a inne wykonałem zbyt lekko.

Czy zmuszony byłbym wówczas przesunąć skrzy-



Zależność toru lotu modelu od wyważenia.

dła o 100 mm do tyłu? Nie, tego na pewno nigdy nie zrobię, bo jak mówił instruktor, takie ustawienie skrzydeł popsułoby stateczność modelu. Skrzydła znalazłyby się zbyt blisko stateczników, które nie spełniłyby wówczas swojego zadania — ustatecznienia modelu.

Zresztą konstruktor modelu nie przewidział tak dużych odchyleń i dlatego beleczka kadłubowa jest odpowiednio krótka. Wszelkie zakłócenia układu modelu, jego proporcji, spowodowałoby również zakłócenie toru lotu.

Po tych wszystkich przygotowaniach, które może w opisie wydają się zbyt długie, ale w praktyce nie zabierają zbyt wiele czasu gwarantując, że praca naszych rąk i cenny materiał nie zostaną zniszczone bezmyślnie startem... „aby prędzej", wyruszam na start!

Upatrzyłem sobie już od dawna równy, nie zakrzewiony placyk o wymiarach około 50 × 50 metrów i dzisiaj korzystając z ładnej pogody i niezbyt silnego wiatru (o predkości według mojej oceny 2 — 3 m/sek) rozpoczynam oblatywanie.

Ponieważ na miejsce startu przyniosłem model zdemontowany i ułożony w dużym pudełku tekturowym, obecnie na świeżym powietrzu składam model, pamiętając, że w domu zaznaczyłem ołówkiem na beleczce kadłubowej położenie skrzydeł.

Zakładam skrzydła, mocuję je silnie dwoma pasmami gumy, którą wiążę wszystkim znanym „węzłem płaskim". Następnie dla upewnienia się, czy coś w wyważeniu się nie zmieniło podpieram „Żaka" pod skrzydłami, tym razem posługując się zamiast podpórek własnymi palcami. Wszystko w porządku, mogę startować.

Ujmuję model w prawą rękę i unoszę go nad głowę na wysokość około 15 — 20 cm i następnie nachylając przód kadłuba kilka stopni w dół, (widać to wyraźnie na zdjęciu) **wypuszczam model dokładnie pod wiatr.**

Start!... Silne wzruszenie... Jednak wzruszenie widać było zbyt silne, bo model został wyrzucony za silnie. Pierwszy lot nie był zadawalający. Model wykonał kilka „górek" i wylądował — o mało się nie uszkodził. Teraz już uważam. Wypuszczam model bardzo lekko i... model gwałtownie traci wysokość, lądując kilka kroków przede mną. Czyżby wyważenie było złe? Nie, okazuje się, że źle wypuściłem model, raz zbyt silnie, a potem zbyt słabo. Próbuję jeszcze raz. Utrzymuję model w „łożu wiatru" i wypuszczam nie za silnie i nie za słabo, akurat tak, aby model nabrał odpowiedniej prędkości w stosunku do wiatru czołowego. Pięknie. Model leci teraz prostym lotem szybowym, jak „Sęp" na pokazach lotniczych. Liczę krokami odległość od miejsca startu do miejsca lądowania — dwadzieścia dwa kroki! Doskonale, to prawie 20 metrów.

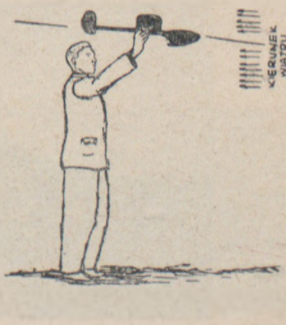
Próbuję jeszcze raz i jeszcze — idzie coraz lepiej. Już obecnie umiem wyczuwać konieczną do lotu prędkość startu.

W zapale oblatywania nie zwróciłem jednak uwagi, że skrzydła przesunęły się nieznacznie do przodu i przy następnym starcie model rozpoczął znowu „górki". Zaciekawił mnie wpływ ustawienia skrzydeł. Tym razem umyślnie przesunąłem skrzydła silnie do tyłu. Wówczas model po starcie z wyciągniętej ręki znurkował prosto do ziemi.

Zapamiętałem te właściwości modelu i narysowałem rysunek objaśniający prawidłową i nieprawidłową regulację.

No, sądzę, że na dzisiaj dosyć, bo jestem porządnie zmęczony oblatywaniem, a wiem z doświadczenia, że nie można się od razu wszystkiego nauczyć, a trzeba zdobywać kolejno poszczególne wiadomości.

Dlatego dalszy ciąg moich doświadczeń z „Żakiem" opiszę w następnych numerach SiM-u.



KORESPONDENCI SIM-u DONOSZĄ

ODDZIAŁ LL W OLKUSZU ZAPOMINA O MODELARZACH

Olkusz jest miastem powiatowym. W roku 1948 powstał tam Oddział Ligi Lotniczej, wybrano Zarząd, ktoś wygłosił okolicznościową mowę, postanowiono rozpocząć pracę i pracować tak, jak żaden inny Zarząd jeszcze nie pracował.

Założono dwie modelarnie. Po kilku tygodniach modelarnia przy szkole podstawowej zapadła w głęboki sen, a druga przy Państwowym Technikum ostatkiem sił oddycha jeszcze w lokalu o wymiarach 2 x 4 m Mimo wielokrotnych próśb modelarzy nic się nie zmieniło. To chyba wszystko, co można o tym Zarządzie powiedzieć.

Pod koniec 1950 roku wybrano nowy Zarząd. Znów były przemówienia, projekty i zobowiązania. Obiecywano, że będzie inaczej, że wszystko co złe, ulegnie zmianie. Zarząd był inny, ale praca w Oddziale potoczyła się dawnym torem. Sprawy modelarni nie załatwiono, mimo wielokrotnych obietnic, a praca Zarządu ograniczyła się tylko do defilowania po ulicach powiatowego miasta z wypiętą piersią, na której błyszczy nieprawnie noszony znaczek amatora.

Janina Wilczyńska.
Olkusz

Praca Zarządu Oddziału LL jest pracą bardzo odpowiedzialną i jako taka winna być traktowana poważnie. Uważamy, że członkowie Zarządu w Olkuszu wezmą sobie tę uwagę do serca i zaczną wreszcie pracować tak jak się zobowiązali. Wzywamy ZMP i PRN, aby pomogły w pracy Lidze Lotniczej w Olkuszu! **(red.)**

ŹLE PRACUJE PRZEWODNICZĄCY KOŁA LL W SKARŻYSKU

Przewodniczący koła LL przy lic. Ogólnokształcącym w Skarżysku Kam. nie wywiązuje się z nałożonych nań obowiązków.

Zebrania przeprowadza w terminach nieodpowiadających członkom koła, materiały modelarskie zmagazynował u siebie uniemożliwiając korzystanie z nich modelarzom.

Kolega przewodniczący uważa prawdopodobnie, że koło jest dla niego, a nie on dla koła.

Jeden z modelarzy kol. Witold K. był zmuszony zrezygnować z budowy modelu „Żak" z powodu trudności czynionych mu przez przewodniczącego.

Kolego Przewodniczący, czy nie zdajecie sobie sprawy z niewłaściwego i szkodliwego postępowania?

W. Kruszewski

Kolega Kruszewski ma słuszność. Takie postępowanie przewodniczącego jest szkodliwe dla Waszej pracy. Wierzymy jednak, że przy dobrej woli można naprawić zło i praca koła pójdzie lepiej ku ogólnemu zadowoleniu członków. W tym samym Skarżysku Kam. przy gimn. energetycznym istnieje drugie koło LL, które pracuje dobrze. Weźcie kolego z nich przykład.

(red.)

BRAWO OSTROWIEC!

Nasze Koło Ligi Lotniczej przy szkole ogólnokształcącej TPD w Ostrowcu Świętokrzyskim pracuje i... nie narzeka.

Mamy swoją modelarnię, w której konstruujemy modele i przeprowadzamy szkolenie teoretyczne członków.

Nie szukaliśmy pilotów szybowcowych ani innych speców od lotnictwa, tylko po zorganizowaniu koła sami zakasaliśmy rękawy i wzięliśmy się do pracy. Dużą pomoc w naszej sprawie okazał nam sekretarz naszej szkoły ob. Kamiński, pracując z nami na zajęciach świetlicowych.

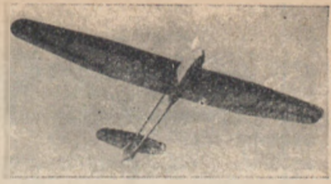
Materiały do modelarni sprowadzamy ze składnicy kieleckiej. Wiadomości czerpiemy z „Simu" i „Skrzydlatej Polski". Pomoc dyrekcji szkoły i naszych organizacji szkolnych ZMP i ZHP gwarantuje ciągłość naszej pracy i odpowiedni kierunek.

Nie narzekamy, nie szukamy przeszkód, sami dajemy sobie radę. Jeżeli inne koła mają jakieś trudności, niech same je zwalczają, niech zwrócą się do nas — chętnie pomożemy.

Mamy tylko jedną prośbę. Kielce są daleko, należałoby uruchomić Składnicę Materiałów Modelarskich w Ostrowcu Świętokrzyskim.

koresp. Jacek Tatarski
z Ostrowia Świętokrzyskiego

Brawo koledzy z Ostrowia! Jesteśmy z pełnym uznaniem dla Waszej pracy. Widzicie sami jakie korzyści daje Wam pomoc i współpraca z organizacją zetempowską. Inne koła powinny brać z Was przykład. (red.).



O PRACY KOŁA LL W ŁAGIEWNIKACH I SPEŁNIONYCH MARZENIACH

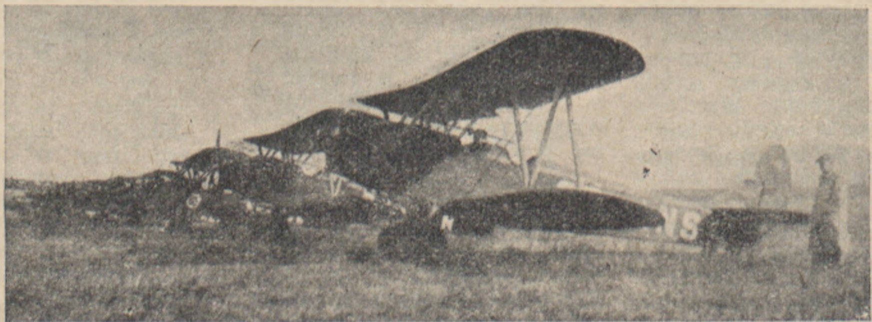
Pod koniec stycznia br. Koło Ligi Lotniczej w Łagiewnikach liczące kilkudziesięciu członków zorganizowało imprezę artystyczną dla mieszkańców okolicznych osiedli. Na zakończenie przedstawienia, które cieszyło się dużym powodzeniem licznie zebranej publiczności został zademonstrowany model na uwięzi. Pierwsze oficjalne wystąpienie Koła LL spotkało się z przychylnym przyjęciem miejscowego społeczeństwa wzbudzając zainteresowanie dla spraw lotnictwa.

A oto krótka historia powstania Koła:

Młodzi chłopcy wiejscy zbierają się wieczorami na pogawędki i zabawy. Wspólnie marzą o lotnictwie, o stalowych ptakach, na których chcieliby latać. Syn małorolnego chłopa Stanisław Jurek przynosił z miasta SiM i „Skrzydlatą Polskę", które później czytał kolegom. Pewnego wieczoru chłopcy wysunęli myśl założenia Koła Ligi Lotniczej we wsi. Dzięki staraniom kol. Jurka i pomocy miejscowego społeczeństwa powstało Koło liczące naraz:e kilku członków. Rozpoczęto pracę. Z braku odpowiedniego lokalu zebrania Koła odbywały się w mieszkaniach członków, w starych zabudowaniach, a nawet na polu poprostu pod drzewem. Zaczęli budować pierwsze modele. Były niezgrabne, zrobione z lichego materiału i bez odpowiednich planów.

Młodym Kołem zainteresował się Oddział Ligi Lotniczej. Przysłano instruktorów, a przewodniczący Koła wiejskiego kol. Jurek wziął udział w specjalnym kursie dla przodowników modelarstwa w Łodzi. Znalazł się odpowiedni lokal i zorganizowano prawdziwą modelarnię. Są już narzędzia, materiały, plany. Obecnie Koło liczy kilkudziesięciu członków. Uśmiechają się oczy młodych entuzjastów lotnictwa, praca po prostu „pali im się w rękach". Ich marzenia spełniają się.

St. Szczepanowski
z Łodzi





Kol. **JÓZEF DOMAGAŁA z WROCŁAWIA** nie mając lewej dłoni pragnie poświęcić się lotnictwu. Drogi Kolego! Pilotem oczywiście zostać nie możecie, ale istnieją w lotnictwie inne zawody, które je wspomagają **w których praca jest równie piękna.** Zawodem takim jest choćby praca w przemyśle lotniczym. Najodpowiedniejszą dla Was Kolego byłaby praca w lotniczym biurze konstrukcyjnym w charakterze kreślarza, technika czy inżyniera. Oczywiście, aby zostać inżynierem lub technikiem trzeba wiele pracować nad sobą i dużo się uczyć. Konstruktor lotniczy musi opanować wiele dziedzin nauk ścisłych, których podstawą jest matematyka, fizyka i chemia. Jeśli więc chcecie pracować dla lotnictwa, musicie już teraz zacząć do tego się przygotowywać. Wielką pomocą w przyszłości będzie Wam drogi Kolego, aktywna praca w LL. Powiąże Was ona z zagadnieniem ukochanego przez Was Ludowego Lotnictwa. Czytajcie też jak najwięcej lotniczych książek i czasopism. Wiadomości, które z nich sobie przyswoicie, przydadzą Wam się w przyszłości. A więc — do pracy! Życzymy dyplomu inżyniera lotniczego!

Kol. **KAZIMIERZ IGNACKI** zwraca się do nas z prośbą o wskazówki dla prowadzenia pracy Koła LL. Z podobnym pytaniem nadesłał do nas swój list kol. **STANISŁAW DYL z Ostrowca Świętokrzyskiego.** Jest on przewodniczącym Koła LL i ma trudności w pracy z powodu, jak pisze „braku instrukcji". Nasza rada — czytajcie SiM! Zamieszczamy w nim wiele wiadomości z ZSRR, krajów demokracji ludowej i korespondencji oraz reportaży z pracy Kół LL. Korzystając z doświadczeń DOSAW i innych bratnich organizacji, opierając się na praktycznych osiągnięciach innych Kół LL prowadzicie pracę we własnym Kole właściwymi drogami. W sprawie instrukcji radzimy Wam zwrócić się do najbliższego Zarządu Wojewódzkiego LL, których adresy podawane były wielokrotnie w SiM-ie w roku 1950 i 51.

Poważne zmartwienie ma **„STAŁY CZYTELNIK" z Krakowa**, który chodzi do szkoły popołudniowej, podczas gdy modelarnia w Domu Kultury Zw. Zawodowych czynna jest właśnie tylko w godzinach zajęć jego szkoły. Jest na to rada. Modelarzy lub takich kolegów, jak Wy, którzy chcieli by się zapisać do modelarni znajdzie się na pewno w Waszej szkole więcej. Powinniście się zebrać i interweniować osobiście w Zarządzie Domu Kultury. Ręczymy Wam, że potrzeby młodzieży „małego lotnictwa" uczęszczającej do szkół popołudniowych zostaną uwzględnione i modelarnia będzie czynna także w godzinach rannych. Jeśliby się tak nie stało — napiszcie do nas ponownie, postaramy się Wam dopomóc. Informujemy, że stan Waszego zdrowia nie może być przeszkodą w przyjęciu do modelarni. Brakujące numery SiM-u możecie zamówić w naszej redakcji. Życzymy powodzenia w pracy w małym lotnictwie.

Uwaga Bochnia! Kol. kol. **WŁODKU, HENIU, MARKU i MARTO** — zasypaliście nas lawiną pytań, spod której chyba tylko z wielkim trudem uda nam się wydostać. Na przyszłość prosimy Was (i to nie tylko Was!) o stawianie mniejszej ilości, i to rzeczywiście ważnych pytań. Odpowiedź dla Was zajmie bardzo wiele miejsca, a przecież inni nasi Czytelnicy chcą mieć szybką odpowiedź. A więc odpowiadamy kolejno: 1) Aby dostać się na szkolenie lotnicze trzeba należeć do LL. (Czytajcie SiM, a dowiecie się więcej). 2) Aby przejść szkolenie szybowcowe trzeba mieć ukończone 7 klas szkoły podstawowej i 16 lat życia. 3) Aby dostać się na szkolenie silnikowe trzeba mieć ukończone 18 lat życia. Uprzednie ukończenie kursu szybowcowego jest pożądane, lecz w tym roku nie konieczne. 4) Dziewczęta na równi z chłopcami mają szanse być pilotkami wojskowymi. 5) Pod pojęciem „pilot" rozumie się członka załogi samolotu, który nim kieruje. Lotnikiem natomiast jest także nawigator, w lotnictwie wojskowym równie strzelec pokładowy, bombardier czy fotogrametrysta. Pilot jest także lotnikiem. 6) Różnica pomiędzy samolotem a szybowcem polega na tym, że pierwszy unosi się w powietrzu dzięki ciągowi śmigła poruszanego przez silnik, a drugi wykorzystuje powstające w atmosferze wznoszące prądy powietrza. 7) Dwupłat z silnikiem wcale nie jest szybowcem (!). Obecnie nie buduje się dwupłatowych szybowców. Radzimy Wam — koniecznie czytajcie SiM. I to tak „Od deski do deski"!

Kol. **ROMAN ZGODZIŃSKI z Białogardu.** Pismo, o które Kolega zapytuje, jest przeznaczone wyłącznie do użytku służbowego i z tej przyczyny nie można go zaprenumerować.

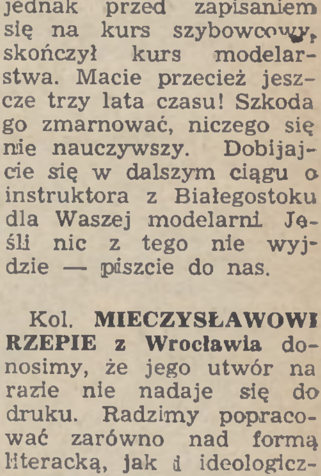
Kol. **BOGDAN ZWIETKA z Tczewa.** Radzimy wytrwale pić tran w myśl wskazań lekarza. Jeśli organizm pod jego wpływem wzmocni się, wówczas nic nie stanie na przeszkodzie w Waszej lotniczej karierze. Droga do OSL prowadzi wyłącznie przez Ligę Lotniczą, która ułatwi Wam odbycie teoretycznego i praktycznego szkolenia lotniczego. W sprawie kursów ogólnolotniczych poinformujcie się w Zarządzie Miejskim LL.

Kolegom: **CHABAŁOWSKIEMU WŁADYSŁAWOWI i E. KOMISARZOWI** polecamy przeczytanie odpowiedzi udzielonej powyżej kol. Rasztobijowi. Założenie własnego Koła LL jest najprostszym i zarazem radykalnym rozwiązaniem Waszej sprawy. Życzymy powodzenia!

Kol. **WŁADYSŁAW LEŚNIEWSKI z Koła** zapytuje, dlaczego szybowiec lata i jakim sposobem przebywa tak znaczne odległości, jak np. rekordowy lot na trasie 749 km dokonany przez Olgę Klepikową. Szybowiec lata dzięki prądom wznoszącym powietrze (kominom) występującym w atmosferze. Doświadczenie przeprowadzone przez Was z puszystym piórem unoszącym się w słupie ogrzanego powietrza bardzo trafnie tłumaczy lot szybowca. Pilot szybowcowy orientuje się o występowaniu „noszeń", obserwując chmury, które im towarzyszą. Szybownicy wykorzystują także tzw. falowe ruchy powietrza powstające w pewnych określonych warunkach. Właśnie podczas lotu na „fali" został ostatnio pobity światowy rekord wysokości. O tym „dlaczego szybowiec lata", dowiecie się szerzej z artykułu pod tym tytułem napisanym dla SiM-u przez J. Kuleszę, a także z książki prof. Humena pt. „Szybownictwo". Dziękujemy za pozdrowienia.

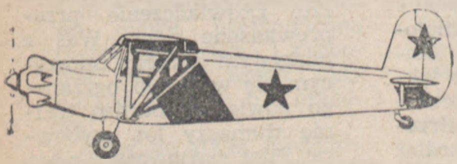
Kol. **MIROŃCZYKOWI z Topolany** radzimy, aby jednak przed zapisaniem się na kurs szybowcowy, skończył kurs modelarstwa. Macie przecież jeszcze trzy lata czasu! Szkoda go zmarnować, niczego się nie nauczywszy. Dobijajcie się w dalszym ciągu o instruktora z Białegostoku dla Waszej modelarni. Jeśli nic z tego nie wyjdzie — piszcie do nas.

Kol. **MIECZYSŁAWOWI RZEPIE z Wrocławia** donosimy, że jego utwór na razie nie nadaje się do druku. Radzimy popracować zarówno nad formą literacką, jak i ideologiczną. Może przyślecie coś z prozy? Prosimy o dalszą współpracę.



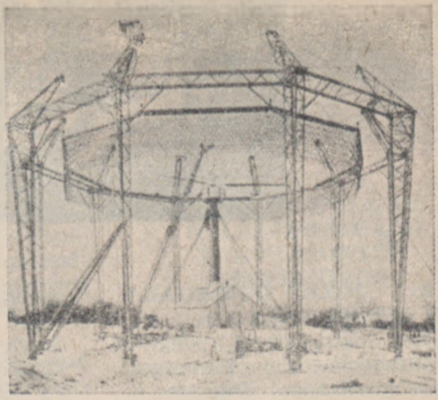
Na zapytanie kolegi Wiktora Andrzejewskiego ze Szczecina zamieszczamy poniżej rysunek samolotu Jak-12 i przypominamy ważniejsze dane techniczne:

Jak-12 jest czteromiejscowym samolotem szkolno-treningowym konstrukcji słynnego radzieckiego konstruktora Jakowlewa. Wyposażony jest w pięciocylindrowy silnik gwiaździsty o mocy 160 KM. Szybkość maksymalna 126 km/godz, dobieg 75 m, start 100 m, zasięg 900 km. Samolot wyposażony jest w radiostację nadawczo-odbiorczą, pozwalającą na utrzymanie łączności z ziemią w promieniu 120 km.



PRZEZ LOTNICZE OKULARY

JUŻ W NAJBLIŻSZYCH NUMERACH SiM-u zamieścimy interesujący reportaż pod tytułem „Wizyta w Cebuli", który z pewnością zainteresuje wszystkich Czytelników, rozpoczynających szkolenie lotnicze. Ponadto w ramach „Poczty Lotniczej" już wkrótce pojawią się „Odpowiedzi Lekarza Lotniczego".

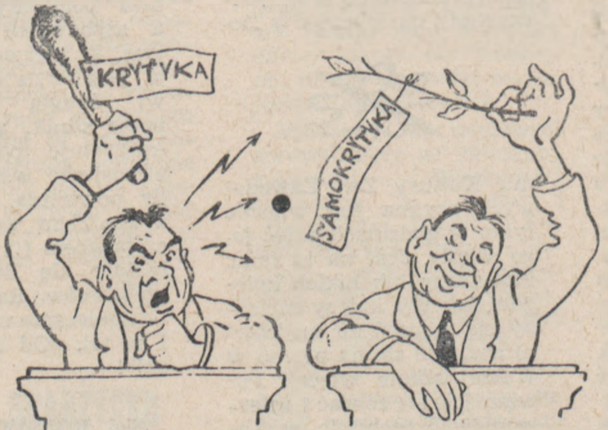


Jak myślicie, co to za budowla i co ona może mieć wspólnego z lotnictwem? Nie zgadujcie, bo prawdopodobnie nie zgadniecie. Jest to wieża (jeśli można ją tak nazwać) przeznaczona do badania wirników śmigłowców. We wnętrzu domku, który widzicie w samym środku wieży, znajduje się skomplikowany mechanizm, napędzający pionową oś. Na osi tej osadza się wirnik śmigłowca, nadaje mu się obroty, i... obserwuje jego zachowanie się.

Wieża ma wysokość trzech pięter i średnicę dwudziestu kilku metrów.

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

Znany pilot szybowcowy Adam Zientek w kabinie szybowca bezogonowego „Nietoperz". Szybowiec ten został skonstruowany przez zespół konstruktorski Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych i oblatany w dniu 2 lutego. Na zdjęciu — Adam Zientek w chwili startu do pierwszego lotu na „Nietoperzu".



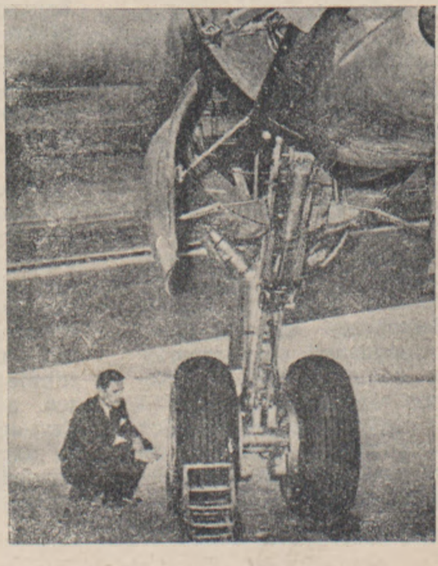
Jak niektórzy aktywiści Ligi Lotniczej mylnie wyobrażają sobie krytykę i samokrytykę.

SIMKARZE! Pamiętajcie, że prawdziwą skarbnicą wiadomości lotniczych są roczniki czasopism lotniczych: „Skrzydlata Polska" oraz „Skrzydła i Motor". Modelarze znajdą w nich wiele planów modeli oraz cenne wskazówki metodyczne, aktywiści Ligi Lotniczej — liczne artykuły z zakresu pracy propagandowej i masowej, piloci — artykuły wyszkoleniowe. Roczniki czasopism lotniczych można zamawiać w Administracji Czasopism lotniczych.



— No to ja jego atakuję od frontu i otwieram ogień...

Popatrzcie, jak mały jest ten mężczyzna przy podwoziu tego powietrznego olbrzyma! Wysokość podwozia dużych kolosów powietrznych dochodzi nieraz do kilku metrów, a ich ciężar — do z górą jednej tony. Nic dziwnego, że aparatura wciągająca podwozie jest bardzo skomplikowana, a jej uruchamianie odbywa się najczęściej przy pomocy dwóch rodzajów napędów.



WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12,60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyńcze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji. Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Nr zam. 348. 2-B-17408